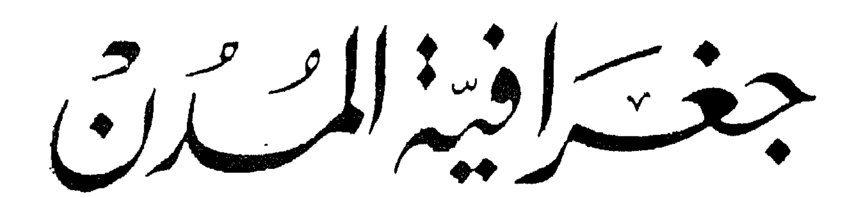
العالم الكبير د.جمال حمدان رحمه الله



جغرافية المدن

تصميم الغلاف : المستودع الإسلامي للمعرفة

الدكتور جمال حمدان



الطبعة الثانية منقحة



٣٨ شارع عبد الخالق ثروت - القاهرة ت: ٣٩٢٦٤٠١

الفهـــــرس

مقدمة الطبعة الثانية

فى هذه الطبعة من الجـزء الأول من « جغرافية المدن » ، رأينا أن نضغط حجم الكتاب ، تيسيرا لتداوله ، حتى يكون فى متنـاول الجميع . فتم حذف المقدمة المطولة فى المنهج ، وكـذلك الجزء التاريخى . كذلك وجـدنا من اللازم أن نستبعد هوامش المراجع الواردة بتفصيل شـديد ، واستعضنا عنهـا فى نهاية الكتاب بثبت واف من المصادر الأساسية فى المادة .

وفيما عدا هذا ، يظل جسم الكتـاب كمـا كان ، مؤلفا من ثلاثة أبواب رئيسـية ، هى الوظائف والتوزيع والايكولوجيا الاقليمية ، وهى التى تمثـل صلب دراسة المـادة . وقد عدلنا بعض الشىء فى طريقة العرض والاخراج ، كما أدخلنا بعض التعديلات والتنقيح فى النص . وجـددنا الأرقام والاحصائيات ، ولكن جوهر الكتاب يظل قائما . ونرجو أن نتمكن قريبا من اصدار الجـزء الثانى من هذا العمل .

ولا يسع المؤلف فى هذه المناسبة الا أن يكرر شـكره وتقديره العميق للفنان الأستاذ ادوارد ابراهيم سـعد ، المدرس الأول بالمدارس الثـانوية بوزارة التربية والتعليم ، لقاء تفضله بالقيـام برسم خرائط الكتاب جميعـا ، فكانت هذه المجموعة الحافلة التى جمعت بين الدقة الكارتوجرافيـة والجمال الفنى الحساس .

كذلك يجـد المؤلف من دواعى سروره واعتـزازه أن يخص بالـذكر والتقدير « عالم الكتب » ، دار النشر الرائدة التى تفضلت مشـكورة باقتراح اعادة الطبع ثم تعهدتهـا بالعنـاية الفـائقة فى الاخراج حتى جاءت بهـذه الصورة المشرقة .

مقـــدمة

فى تعريف المدينة

ما المدينة ؟ كيف نعرفها ؟ فى اللغة أن المدينة من الاستقرار ـ مدن : أقـام · ولـكن القـرية أيضا من الاسـتقرار · فالأسـاس اللغـوى ان عرب المدينة والقرية معـا بالنسبة للترحل والبداوة ، فانه لا يصلح أساسا لتعريف كل منهما بالنسبة للآخر · ويبـدو أن فكرة المدينة واضحة لدينـا جميعـا : فكلنا نعرفها بالقياس الى الريف والقـرية ، ومع ذلك فان أحـدا لم يعطهـا التعريف المقنع · فنحن نضفى لقب مدينة على مجموعة شديدة التباين من الحلات settlements : ابتداء من البندر المتواضع الى المدينة ـ الامبراطورية cité-empire مثل نيويورك ، ومن معسكر التعـدين الى معسـكر الحرب ··· الخ · ولكنـا نجمع بينهـا لأننا ندرك أن بينها جميعا على الأقل قاسما مشتركا أصغر ، فما هو ؟ ثمة خمسة أسس للتعريف : الاحصائى ، الادارى ، التاريخى ، اللاندسكيبى ، الوظيفى ·

التعريف الاحصـــائى

يتخذ الاحصائيون هـذا الأساس لتصنيف الحـلات البشرية وتحـديد نسب سكان المدن الى مجموع السكان العـام · وقد شاع استخدامه لأنه يبدو قاطعا واضحا سهلا · ويمكن أن نميز منه بين نوعين ، الحجم والكثافة ·

١ ـ **الحجم** : فأما الحجم فقد حددوا عـددا من السكان تصبح الحلة عنده أو بعده مدينة · ولكن هذا التبسيط يصطدم بالحقائق · فأولا ، يختلف هذا العدد من مكان الى آخـر بحسب حضـارته · فهو فى ايرلنـدا ١٥٠٠ ، وفى فرنسا وألمانيا وتشيكوسلوفاكيا وتركيـا ٢٠٠٠ ، وهـو رقم تبنـاه المكتب

الدولى للاحصاء ، وهو فى الولايات المتحـدة والمكسيك ٢٥٠٠ ، وفى هولندا والبونان ٥٠٠٠ ، وفى مصر ١١٠٠٠ · ثم هو ، ثانيا ، يتغير داخل البلد الواحد على الزمن ، كما حدث فى فرنسا وانجلترا وايطاليا والولايات المتحدة ، حيث كـان فى الأخيـرة ٨٠٠٠ فى ١٩٠٠ ، فأصـبح ٢٥٠٠ بين ١٩١٠ ، ١٩٤٠ ·

ثم ، ثالثا ، يتعثر الأساس العـددى حين يتعقد شكل الحلة · ففكرة الحلة المجمعـة النووية nuclear القديمة المحددة داخل سور المدينـة قد انساحت الى أشـكال مركبة ليست متصلة دائمـا · فهنا قد يفشل الأسـاس الحجمى ونلجأ الى استكماله بالأساس الكثافى · لـكن الأهم من ذلك أن الحجم يخضع احصـائيا لمبـدأ التغير المتصل coutinuous variation ، فمن الواضح أن مكانا ما لن يتحول الى مدينـة لمجـرد أنه زاد من ٢٤٩٩ الى ٢٥٠٠ ! وبالعكس ، عندما تتدهور مدينة وتتناقص فانهـا لا تتحول الى قرية ، بل هى فى أمريكا مثلا قد تختفى تماما ولكنها لن تترك بدلها قرية ·

ثم ان الحجم فى ذاته ليس كافيا من حيث المبدأ : فهناك حلات ضخمة جدا فى بعض جهات العالم ، ولكنها قرى بكل معنى الكلمة فى مظهرها وفى وظيفتها · والمثـال الكلاسيكى هو قرى سـهل المجر التى توصف « بمـدن الفلاحين peasant cities» مثل Kecskemet (٨٧الفا) Hodmezovasarhely (٦٩ الفا) ! وبالمثل فى بلغاريا وصقلية · وقـد يكون مثل هـذا التجمـع ضرورة للـدفاع والحمـاية · كذلك الحـال فى منـاطق من الشرق الأقصى الكثيف السكان . حيث أدت قلة الأرض وعامل اقتصاد المكان space economy الى تضخم الحلة القائمة ، خيرا من اضـافة حلة جديدة · هكذا وجد بييـر جورو فى تونكين ، حيث الـكثافة تزيد عن ١٠٠٠ ـ ١٥٠٠ فى الكم٢ . وجـد قرى تزيد عن ١٠٫٠٠٠ ، بينما فى اليابان قبل الحرب كان يعيش ٥٧٪ من

السكان فى « مدن زراعية villes-agricoles » تتراوح بين ٢٠٠٠ ، ١٠٫٠٠٠ .

وفى مصر لا تفعل حركة السكان سوى أن تنقل القرى الصغرى الى فئات الأحجام الأكبر ، فكانت بلقاس مثلا حتى العشرينات قرية رغم سكانها البالغين ١٧ ألفا ، وفى ١٩٤٧ كانت سرس الليان ٢٠ الفا ولكنها قرية بينما قد تكون جهينة فى جرجا اكبر « قرية » فى مصر : ٢٨٫٩٤٢ فى ١٩٤٧ ! ومن الناحية الأخرى هناك حلات قد لا تزيد عن بضع مئات ولكنها مدن بكل معنى الكلمة ، وهذا شائع فى غرب أوربا ، ولكن فى أمريكا خاصة (المدن القزمية microvilles) .

٢ ـ **الكثافة** : أما عن الكثافة فلا تبدو أساسا افضل ، فليس ثمة حد كثافى تنتهى عنده القرية وتبدأ المدينة . وبعض القرى كظ كث ، بينما هناك مدن مخلخلة مهلهلة . فحى السيتى فى لندن شبه خال من السكان ، بينما « قسم » رتشمند فى نيويورك اقل كثافة سكان من حلات اكوام العصر الحجرى الحديث pile dwellings ! ثم ان الكثافة فى المدن عامل شديد التفاوت : من ١٠ فى الهكتار المربع فى أستراليا ونيوزيلندا الى ٣٣٣ فى باريس . وفى أواخر القرن الماضى قدر بول ميريو Meuriot كثافة باريس بنحو ٣٢٦ فى الهكتار ، برلين ٢٦٠ ، وسان بطرسبرج ١٤٠ ، ولندن الداخلية ٨٣٦ .

وقد حاول ويلكوكس W. F. Willcox ، بدراسة احدى مقاطعات ولاية نيويورك ، وضع مقياس كثافى لتحديد المدن كالآتى : ــ ١٠٠ فى الميل٢ للريف ، من ١٠٠ الى ١٠٠٠ للقرى + ١٠٠٠ للمدن . ولكنه مقياس محلى لا قيمة عامة له . ومن ناحية أخرى يقترح مارك جفرسون أن كثافة ١٠٫٠٠٠ .

فى الميل٢ تؤهل المكان لأن يعد مدينة ٠ كما يحاول فايشل Weichel أن يضع مقياسا كثافيا مدرجا لكل أنواع الاقتصاد (بالميل٢) :

الكثافة	الاقتصاد	الكثافة	الاقتصاد
صفر ـ ٨	الصيد والقنص	٢٥٦ ـ٢٨١	الصناعة تسود
٨ ـ ٢٦	الرعى والأخشاب	٣٨١ ـ٥١٢	الضواحى الصناعية
٢٧ ـ ٦٤	الزراعة تبدأ	٥١٢ ـ٢٥٦٠	المدن الصناعية
٦٤ ـ ١٩٢	الزراعة	٢٥٦٠ـ٥١٢٠	قلب المدن الصغيرة
١٩٢ ـ ٢٥٦	الصناعة تبدأ	٥١٢٠ـ١٢٨٠٠	قلب المدن المتوسطة

ليس هناك اتفاق اذن على قيمة الكثافة كمؤشر مدنى ٠ ومن الصعب استخدامها لتعقيدها ، ولو أن الولايات المتحدة تستعملها الآن بجانب الحجم : فكثافة ١٠٠٠ فى الميل٢ تؤكد تحديد نوع الحلة بعد بحث حجمها ٠

التعريف الادارى

كثيرا ما حددت المدينة بصيغة قضائية ، فكان المكان يعلن مدينة فى مرسوم charter يمنحها حقوقا ويفرض عليها واجبات معينة تميزها عن الريف ، كاقامة الأسواق والحصون والسور ٠ فكانت المدينة الوسيطة كما وجد بيرين Pirenne جزيرة قضائية فى وسط الريف ٠ وقد انتهى هذا مع العصور الوسطى ٠ ولكن لازال الأساس الادارى فى تحديد حيثية المدن مستعملا فى بعض البلاد مثل بريطانيا والنرويج واليابان ٠ فمثلا فى بريطانيا ، المدينة city هى ما كانت مركزا لأسقف ٠

على أن مراسيم المدن لم تعرف فى مناطق كثيرة فى العالم كالشرق ، واهم من ذلك أن الأساس الادارى فى الواقع لا قيمة حقيقية له : فهو أساس لاحق ex post facto لا سابق ، نتيجة لا سبب : فالحلة ليست مدينة لأنها منحت مرسوما ، وانما هى نالت المرسوم لأنها قد أصبحت مدينة ٠

التعـــريف التـــاريخى

قد يمكن للوراء التـاريخى أن يصحح من عيوب الأسس الأخـرى ٠ فالمدن التاريخية التى تدهورت تظل تحتفظ بحقوقهـا وبآثارها وقلاعهـا التى قد تكون أبلغ دلالة من الاحصاء : مثـــال ذلك فيزبى Visby فى البلطيق ٠ ومع ذلك فهذه الطريقة تؤدى غالبـا الى نتائج غريبة : فتكون Hauenstein فى بادن مدينة رغم أن تعـدادها ١٩١ نسـمة ! ومن ناحية أخـرى هنـــاك مدن — ومدن ضخمة — بلا تاريخ sans histoire : المدن الشيطانية الأمريكية مثلا ٠٠٠ فالأساس التاريخى اذن ليس تعريفا مقبولا ، وهو كالادارى ، تعريف شكلى لا موضوعى ٠

التعريف اللاندسكيبى

هذا التعريف عزيز على كثير من الجغرافيين من مدرسة « اللاندسكيب البحت » ٠ فالمدينة حقيقة مادية مرئية فى اللاندسكيب يمكن أن نحـــددها باحساساتنا الخـارجية ٠ ويمـكن أن نتعرف على المدينـة بمظهر مبانيهـا وكتلتهـا وطبيعة شوارعهـــا ومؤسساتها ومصانعهـا ، وكذلك بالبروفيـل urban profile ٠ ولا شك أن لهـذا الأســـاس قيمتــه ومبرره : ففيــه تجسيم ملموس لأسس أخــرى ككتلة السكان وكثافة البناء والبعـد التاريخى والحيثية الادارية ، كمـا أن فيه تعبيرا مرئيـــا عن الوظائف المدنية ٠ لهـذا نجـد هانز دورييس Dorries يتبنى هذا الأساس فى تعريفه ، فعنده تتميـــز المدينة « بشكلهـا المنتظم بدرجة أو بأخـرى ، المغلق ، المجمع حـول نواة من السهل تمييزها ، وبمظهرها شديد التنوع المؤلف من عناصر شديدة التبـاين جدا » ٠

ومع ذلك فليس التعريف اللاندسكيبى بجامع ولا مانع ٠ فأولا هناك مدن

صناعية كبيرة محرومة من الشواهد الأثرية والمعالم البلدية العامة وليست الا معسكرات ضخمة من المساكن الكالحة ٠ ففى ١٩٠٥ كانت ميرتر تيدفيل Mertyr Tydfil فى ويلز لا تختلف اطلاقا فى مظهرها عن قرية ضخمة رغم سكانها المائة ألف ٠٠ ومثلها كثير من مدن النسيج وكثير من مدن الشرق الأقصى ٠ ومن الناحية الأخرى ففى البلاد المتطورة حضاريا تتمتع كثير من القرى بمزايا تخطيط المدن الهندسية والمبانى العامة ٠

ولكن اهم من هذا أن اللاندسكيب أساس شكلى ، أى سطحى الى حد ما ، فالمظهر الخارجى ليس الا التجسيم المرئى لحقيقة أبعد عمقا ومدى هى الوظيفة ونمط الحياة ٠ فالشكل نتيجة وليس سببا ، نتيجة للوظيفة وليس العكس ٠ وقد يكون الشكل مرآة صادقة للوظيفة ، لكن ليس من الضرورى ذلك دائما : فكثير مما يطلق عليه اسم مدينة فى المجر وجنوب ايطاليا مثلا ان هى الا مجتمعات زراعية تمثل مساكن الفلاحين الذين يملكون أراضى فى الريف المجاور ، ولا عبرة لذلك بحجمها أو نوويتها ٠

التعريف الوظيفى

هذا حقيقة هو الأساس الذى يكون فى الذهن حين نتكلم عن المدينة والقرية ٠ فيكاد يكون من البديهى أن القرية هى ما عاش للزراعة وعلى الزراعة ، وان المدينة هى « ما ليس كذلك » ٠٠٠ فأساس التفرقة هو نمط الحياة genre de vie ٠ وليست المقابلة هنا بين الحرف الأولية فى طرف ، والثانية والثالثة فى الطرف الآخر ، فان الحرف الأولية تشمل حرفا مدنية بالطبع . كالتعدين وأحيانا قطع الأخشاب وصيد الأسماك ٠ وانما الزراعة وحدها وأساسا هى نقيض المدينة ٠ وتعانى كل اللغات من انعدام لفظ جامع نقيض للزراعة ، ومن هنا كانت كل التعريفات الوظيفية للمدينة سالبة : فالمدينة هى المحلة « اللازراعية non-agricultural » .

ويصر سور بعد هذا على مبدأ العلاقات الخارجية فى التعريف الوظيفى للمدينة ، بينما يضغط بيرجل على فكرة مكملة وهى أن كل حلة تركز نشاطها على الاستهلاك المحلى هى غير مدنية · وعلى أية حال ، فالوظيفة قاعدة تعريف المدينة · أما الأسس الأخرى فجزئية وتابعة ، سواء اللاندسكيب أو الحجم ، فما اختلف مظهر مبانى القرية عن المدينة الا لتتلاءم مع نمط حياتين ووظيفتين مختلفتين ·

ولكن الى أى حد تكون المدينة هى الحلة « اللازراعية » ؟ هناك مدن كثيرة حتى الآن ـ وأكثر جدا فيما مضى ـ تضم فى حدودها قطاعا زراعيا ، كما فى معظم مدن البحر المتوسط والشرق · بل بصرف النظر عن حدائق الخضراوات والدواجن الخلفية back yards فى كثير من منازل المدن الغربية ، فبعض هذه المدن يضم مزارع خنازير أو كروم ··· الخ · لكن كل هذا ثانوى جدا فى النهاية وليس « مبرر وجود » الحلة ·

ومن ناحية اخرى لابد من تصحيح للتعريف الوظيفى · فالمصنع المنعزل فى وسط الريف ليس مسكنا قرويا ، ولكنه كذلك ليس مدينة · وبالمثل مساكن العمال فى الريف · وفى جرينلند نجد حلات botiken تقوم بوظائف المدن ، ولكنها ليست الا مجموعات صغيرة جدا لسكن بعض العائلات · كذلك هناك فى بعض جهات العالم « قرى الحرفيين artisan villages» يعمل كل سكانها فى حرفة واحدة صناعية ، ولكن البيئة قرية والوسط ريف · وبالمثل قرى صيد الأسماك : لا هى مدنية ولا هى ريفية زراعية ·

كذلك ينبغى أن نميز بين مسكن قروى زراعى ومسكن قروى غير زراعى ، ولكن الأخير لن يصبح بذلك مدنيا · والتعداد الأمريكى يميز بالفعل بينهما : rural non-farm and rural farm · وحول المدن الكبرى تنشأ حلات صغيرة نصف زراعية ـ نصف مدنية · بل هناك قرى تتحول الى مدن فى بعض أوقات من السنة كأيام الأسواق وأسواق الماشية · وباختصار ،

فكما يلخص ديكنسون الموقف ببراعة ، ليست كلمتا ريفى ومدنى بمرادفتين لقرية ومدينة ٠

«Rural and urban are not the equivalents of village and town, for the rural community does not necessarily occupy a compact village in the old sense of the term. and a non - rural settlement such as a mining camp is not necessarily a town.»

وأخيرا وفوق هذا كله ، هنـــاك نمط ناشىء جـــديد من « مدن الزراعة agroville » فى الاقتصـــــاد السوفييتى فى صـــورة الـــكولخوز kolkhoz . كما أن كثيرا من المزارعين الأمريكيين يسكنون فى المدن أو لا تختلف حلاتهم عن المدن المخططة المألوفة ٠ أى أن مسافة الخلف بين القـــرية والمدينة ، على النحو التقليدى ، قد بدأت تضيق ٠ بل يرى بيير جورج أن البحث عن تعريف وظيفى للمدينة انمـــا هو توجيه أو اتجاه مزيف : لأن هـــذا التعريف انمـــا يتكيف بالنظام التكنيكى والاقتصادى ــ الاجتماعى ، فتكون هناك أنواع من المدن تقابل الاقتصـــاد الزراعى وأنواع تقـــابل الاقتصـــاد الصناعى ٠ على أن هـــذا لا يمنع من أن التعريف الوظيفى هو التعريف الجـــذرى الأســـاسى للمدينة ٠ ومعظم التعريفات الموجودة هى وظيفية غالبا ٠

فعنـــد راتزل مثلا أن المدينة « اتحـــاد طويل الأمد بين الجماعة والمساكن البشرية ، تغطى مساحة كبيـــرة وتوجد عنـــد تقاطع ومفترق الطرق التجـــارية الكبرى » ٠ ولا يختلف عنـــه هانز فاجنر Hans Wagner كثيرا ، فهو يرى أن المدن « نقط تركيز التجـــارة البشرية » ٠ ولكن حتى اذا كان من الصعب الحصول على مدينة لا تعرف قدرا ما من التجارة على الاطلاق ، يظل هـــذان التعريفـــان ضيقين جـــدا ٠ ويضـــغط ريشتوفن على النشـــاط غير الزراعى ، خاصة التجـــارة والصناعة ٠ أما معـــادلة زومبارت W. Sombart فهى أن المدينة تركز بشرى يعتمد فى غذائه على نتاج عمل زراعى خارجى ٠

ومعادلة جان برون - بيير ديفونتين المشهورة امتداد لمعادلة زومبارت :.

« هناك مدينة كلما استخدمت أغلبية السكان أغلب وقتها داخل الحلة ، بينما أن هناك قرية كلما استخدمت أغلبية السكان أغلب وقتها خارج الحلة » ·

·«—— il ya ville toutes les fois que la majorité des habitants emploie la majorité de son temps à l'interieur de l'agglomeration ; il ya village toutes les fois que la majorité des habitants emploie la majorité de son temps à l'extérieur de l'agglomeration.»

وصورة المعادلة المنتظمة جذابة ، ولو أنها طويلة نوعا ، على أن المهم أنه فى مدن المحطات التى يسكنها عمال السكة الحديدية (الدريسة cheminots) تنفق أغلبية السكان العاملة أغلب وقتها خارج الحلة ، والمصانع التى. تستخدم سكانا مدنيين قد تقع خارج المدينة ، كما أن الخلية الصغيرة المؤلفة من مصنع وبعض مساكن مجاورة كوحدات مصانع القوى المائية لا تكفى لتكوين مدينة ·

الخلاصة

الخلاصة أن هناك عددا كبيرا من أسس التعريف ، وربما كان لكل مهتم. بالمدن تعريفه : الاجتماعى والادارى والاقتصادى ··· الخ · وبعض هذه التعاريف سطحى ثانوى ، كالتعريف الاجتماعى للمدينة بانها مكان كبير بدرجة أن الناس لم يعودوا يعرفون بعضهم البعض ، او أنه يمتاز بعدم تجانس السكان او بالطبقية الاجتماعية أو بالحركة الاجتماعية ··· الخ · وبعضها شكلى مثل التعريف الادارى · وأهمها التعريف الوظيفى واللاندسكيبى والاحصائى ، ولكن فى كل منها قصورا · والاتجاه السائد هو الى التعريف المركب لا البسيط ، أى الجمع بين عدة أسس معا ·

مثلا يصر الجغرافيان السويديان هانز المان Ahlmann ووليم ـ ولسون William-Olsson على اضافة التباين الاجتماعى داخل المدن ٠ ويتخذ هانز بوبك Bobek ثلاثة اسس : تجمع مغلق ، اهمية خاصة ، حياة مدن ٠ بينما يتخذ الاجتماعيان سوركين وتسميرمان Sorokin and Zimmermann ثمانية أسس : الحرفة ، البيئة ، الحجم ، الكثافة ، تجانس أو تنافر السكان ، التباين والطبقية الاجتماعية ، الحركة الاجتماعية ، نظام التفاعل ٠ هذا بينما ينتهى بيير جورج الى ابسط اساسين : الحجم واللاندسكيب ، لأنهما الأعم ويصحح كل منهما الآخر ٠ ويعطى سور تعريفا مركبا « تجمع مغلق ، دائم ، ضخم كثيف بدرجة أو بأخرى ، مستقل عن أرضه فى غذائه كلية أو فى الغالب ، ينطوى على علاقات خارجية نشطة ٠ وتنعكس فى مظهره العام درجة عالية من التنظيم » ٠

من الواضح اذن أن المدينة تتحدى التعريف الجامع المانع والمعادلة الموجزة ، وأن من السهل أن نقول ماليست المدينة ، أكثر من أن نقول ما هى ، وأن المدينة المطلقة المثالية هى افتراض علمى ، فليست هناك مدينة مطلقة أو قرية مطلقة ، ليس هناك قطبان bi-polarity ، وانما هناك مقياس مدرج ، ليس هناك ثنائية صارمة dichotomy بل متصل مدنى ـ قروى rural-urban continuum ، ومع ذلك فلا ينبغى لنا المبالغة الى حد القول بوحدة أساسية بين القرية والمدينة ، كما فعل مثلا مونييه Maunier .

البابُ الأولُ

وظائف المدن

مقدمة : أسس التصنيف الوظيفى

الوظيفة مبرر وجود المدينة raison d'être ، ومحدد نمط الحياة فيها ، فهى الأساس فى قيام وتشكيل المدينة ، ولابد لذلك من دراستها دراسة تفصيلية وافية · ولكن الوظائف المدنية تتداخل وتتشابك ، فلابد لهذا من عزلها لتحليل كل على حدة ، وذلك بالتصنيف الوظيفى · ولكن مرة أخرى لابد من تحديد واضح لأساس التصنيف ، فلقد حدث كثير من الخلط نتيجة لغموض هذا الأساس · فليس المقصود هنا تصنيف الوظائف المدنية مكانيا باعتبار وظائف المدينة الذاتية ووظائفها الاقليمية ، وانما المطلوب هو الوظائف الحرفية والمهنية vocational ، occupational الأساسية ، بشرط أن تكون أسس التصنيف والتقسيم موحدة مطردة منطقيا وليست انتهازية ·

يقسم كولن كلارك الحرف الى ثلاثة قطاعات sectors أساسية أصبحت لها أهمية وانتشار كبير بين الباحثين · هذه المجموعات هى : الحرف الأولية والثانوية والثالثة · فأما الأولى primary callings فهى ما لا تترتب على حرفة أخرى قبلها ، وتتعامل مع الطبيعة مباشرة · بمعنى آخر ، هى الزراعة والاستخراج من تعدين وصيد وقطع أخشاب · والحرف الثانوية secondary pursuits هى ما تترتب على الحرف الأولية ، أى تقوم على تحويل المنتجات والخامات الزراعية والمعدنية ، أى هى الصناعة التحويلية · الحرف الثالثة tertiary ، أخيرا ، هى ما يترتب على ويتلو الحرف الأولية أو الثانية · وهى قسمان : التجارة ، أى التبادل الذى يتم فى نتائج الحرف الأولية والثانوية ، والخدمات ، وهى التى لا تختص بالتعامل فى السلع التجارية أو تداولها ، ولكنها تشمل الخدمات الخاصة والعامة كالتعليم والدفاع والمال والقضاء والادارة والنقل والطب والخدمة الشخصية ··· الخ ·

ويلاحظ فى هـذا التصـنيف أن الجـزء الأهم من الحـرف الأولى ـ الزراعة ـ لا علاقة له بالمدن ، فهى حرف ريفية قروية توا · وتختص المدن بالحرف الثانية والثالثة ، ولكنها تتفاوت كثيرا فى نسب كل منهما وفى نسب أقسام كل منهما · كما يلاحظ أن أول الوظائف المدنية الى الظهور لم تكن الحرف الثـانية بل الثالثة ، أى أن الترتيب الزمنى عكس الترتيب الفنى · والسبب فى ذلك أن التبادل فى الخامات الزراعيـة والمعدنية عملية لا شك أبسط من عملية تصنيعها وتحويلها ·

واذا كان تصنيف كولن كلارك هو أدق وأقيم التصـانيف الحرفيـة العامة ، الا أننا نحتاج فى جغرافية المدن الى أقسـام خاصة أكثر تحـديدا وتصنيفا · وهنـا يميز البعض بين منهجين : المنهج الكمى أو الاحصـائى quantitative ، والمنهج الوصفى qualitative · فأما الكمى فيقوم على أساس النسب العـددية المئوية للحرف المختلفة للسكان العاملين فى المدينة ، وتحديد العنصر السـائد فى المركب الوظيفى · وقـد اتبع هـذا المنهج تشونسى هاريس وطبقه فى دراسته للتصنيف الوظيفى لمدن الولايات المتحدة · ولهذا المنهج ميزاته الواضحة من حيث الـدقة وامكانية المقارنة الاقليميـة · ولكنه يصطدم بعدة مشاكل ·

فكثير من الوظائف الحيوية الهـامة اجتماعيا قد لا يكون لهـا وزن كبير احصائيا ، وبهذا يخفى المنهج كثيرا من الحقائق الهـامة أو يحرفها · فمثلا رغم الأهمية القصوى للوظيفـة المالية فى مدينـة مثل نيويورك فهى لن تظهـر عـدديا · كذلك يميز هاريس على هـذا الأسـاس مدينة مثـل لوجان Logan فى يوتاه كواحـدة من مدن الجـامعات ، بينما لا تظهـر مطلقـا فى هذه الفئة الجامعـات العـالمية مثل هارفارد وييل وبرنستون وكولمبيـا وشيكاغو وكاليفورنيـا ··· الخ . لأن كلا من هـذه لا تمثل الا كسرا ضئيلا

من سكان مدنها الضخمة . وكل أولئك دليل على عدم كفاية الأساس الكمى تماما .

لهذا يدخل هاريس عدة تعديلات وتحديدات ، فيعين مقاييس خاصة لكل وظيفة . فالمدينة تعد مدينة تجارة تجزئة retail اذا استغرقت هذه التجارة ٥٠٪ على الأقل من مجموع المشتغلين فى الصناعة وتجارة الجملة والتجزئة ، أو كانت على الأقل تعادل ٢ر٢ مرة عدد المشتغلين بتجارة الجملة وحدها . أما مدن النقل مثلا فلابد أن تشغل ١١٪ على الأقل من جملة المشتغلين ، وأن تعادل على الأقل ثلث عدد المشتغلين بالصناعة أو ثلثى المشتغلين بالتجارة . أما مدن الجامعات فهى ما كان عدد الطلبة فيها يعادل ٢٥٪ من مجموع سكان المدينة .

ومع ذلك فتطبيق هذا لا يتمخض دائما عن نتائج مقبولة . فمثلا شيكاغو ونيويورك أكبر مراكز تجارة الجملة لا تظهر فى هذه الفئة بينما تظهر بدلها مدن صغرى لا قيمة لها . كذلك عجزت الطريقة الكمية عن ايجاد مقياس احصائى لتحديد مدن الترفيه والاعتزال . وربما كان أهم من ذلك أن حدود المقاييس الاحصائية ليست ثابتة وغير قابلة للمقارنة بين مدن البلاد المختلفة ، وقد يكون من الضرورى تعديلها جزئيا أو جوهريا . ومع ذلك كله فلا شك أن المنهج الاحصائى على علاته هو الأمثل للدراسة التفصيلية المقارنة .

اما المنهج الوصفى كما يفسره بيرجل ، فيبدو أنه لا يزيد عن أن يكون تعبيرا تاثيريا عاما وشخصيا ، أو هو الصورة الذهنية اللاندسكيبية ، ولكنه فى النهاية انما يعتمد على الواقع الكمى وان لم يتخذه مباشرة وبوضوح . وربما كان الجمع بين المنهج المنطقى التحليلى وبين المنهج الوصفى من ناحية ، والمنهج الاحصائى من ناحية أخرى فى منهج تجريبى empirical هو المطلوب فى جغرافية المدن . ومعظم

التصانيف الحالية تحقق هذا · فنجد تصنيف ماكنزى Mckenzie وتصنيف بيرجل من الاجتماعيين ، وتصنيف أوروسو وشابو وسور من الجغرافيين ·

فأما تصنيف ماكنزى فيقترب من قطاعات كولن كلارك اذ يميز بين أربعة مجتمعات : مجتمع الخدمات الأولية أى الانتاج الأولى ، ثم مجتمع التجارة ، ثم مجتمع الصناعة ، ثم مجتمعات تخلو من الأساس الاقتصادى كمدن الترفيه والسياسة والتعليم والدفاع ··· الخ · أما بيرجل فيميز ٣٣ فئة تحت ٧ مجموعات ، هى المدن الاقتصادية والسياسية والحضارية والترفيهية والسكنية والرمزية والمنوعة · ولكن بعض هذه الأقسام متداخل ومبهم وغير متسق تحليليا ، بحيث يحسن أن يضم الى مجموعات أعم ـ مثل المدن المالية ومدن التامين والاعلان ·

أما أوروسو فكان من أول التصانيف الجغرافية حيث ميز بين ٦ وظائف : الادارة ، الدفاع ، الحضارة ، الانتاج ، المواصلات ، الترفيه · أما سور فيميز بين مجموعتين أساسيتين : وظائف اجتماعية عامة ، ووظائف اقتصادية ، فالأولى تنقسم الى الحماية ، والسياسة ، والدين ، والثانية تنقسم الى التبادل ، والصناعة · ولكن هذا النظام كما يذكر سور نفسه لا يستوعب كل الوظائف كالترفيه مثلا · أما شابو فيميز على اساس تجريبى بحت بين الوظائف : الحربية ، التجارية ، الصناعية ، العلاجية والسياحية ، ثم الفكرية والدينية ، وأخيرا الادارية ·

ونحن فى دراستنا القادمة سنحاول أن نعتمد على الأنسب من معظم هذه التصانيف · وفى معالجة كل وظيفة سنحاول منهجا موحدا بقدر المستطاع : فنعرض لتطور الوظيفة ونحلل أنواعها ، ثم نناقش مواقعها ومواضعها ، ثم امكانياتها الحجمية ·

الإدارة	الدفاع	الحضارة	الإنتاج	المواصلات (التجارة)			الترفيه
				الجمع	التحويل	التوزيع	
مدن العواصم	مدن القلاع	مدن الجامعات	مدن الصناعة	مدن التعدين	مدن الأسواق	مدن التصدير	المدن الصحية
مدن الضرائب	مدن الحاميات	مدن الكاتدرائيات	مدن الحرف	مدن الصيد	مدن خط السقوط	مدن الاستيراد	مدن السياحة
	القواعد البحرية	مدن الفن		مدن الغابات	مدن الانقطاع	مدن التموين	مدن العطلات
		مدن الحج		مدن المستودعات	مدن رؤوس الكبارى		
		المدن الدينية			مدن حدود المد		
					مدن رؤوس الملاحة		

تصنيف اوروسو

الفصل الأول

الوظيفة الحربية

يرجح البعض أن أصل المدن تاريخيا هو الوظيفة الحربية ، وأن أول مدينة فى التاريخ كانت مدينة عسكرية ، وذلك فى عصر المعادن ، لا صدفة ولكن لسبب جوهرى · فاكتشاف المعادن واستعمال الأسلحة المعدنية أعطى أصحابها فجأة الغلبة المطلقة على فلاحى العصر الحجرى الحديث الذين كانت كل أسلحتهم حجرية · وحيثما حل أصحاب الأسلحة المعدنية حلوا كغزاة سادة ـ انصاف آلهة ! ـ واخضعوا الفلاحين كعبيد serfs · ولكى يضمنوا سيطرتهم اتخذوا مساكنهم فى نقطة منيعة كجزيرة أو تل خاصة ، بينما تجمع الفلاحون حول اقدام التل · ويؤيد أصحاب هذه النظرية رأيهم بأن معظم الروايات القديمة تشير الى غزاة أجانب أسسوا مدنا · وأن معظم المدن القديمة تقوم على نقط وعرة ، سواء فى مصر القديمة أو سومر أو اليونان أو روما أو الصين ·

ومهما كان الأصل ، فقد عرفت معظم المدن فى كل العصور الحاجة الى الدفاع والحماية من أخطار الغزوات القبلية أو الأسرية أو الاقليمية · فلجأت الى التحصن بالمتاريس أو الأسوار المحيطة ، ومن هنا كان السور أو الحائط enceinte , town - wall ، هذا القميص الحجرى كما يعبر سور ، وبواباته ، ظاهرة مشتركة بين أغلب المدن فى الماضى ، بل وحتى وقت قريب · بل ان بعض الكلمات الحديثة مثل town فى الانجليزية ، gorod فى الروسية تعنى أصلا نطاقا محصنا ، بينما أن كلمة بوليفار

boulevard هى تحريف لكلمة bulwark أى السور ، اذ تحولت معظم أسوار المدينة بعد ازالتها حديثا الى شوارع فسيحة كبرى · كذلك تلجأ كل المدن الحديثة الى توفير وسائل الأمن والدفاع ضد أخطار الغارات الجوية ·

ولكن الوظيفة الحربية فى هذا كله ليست الا وظيفة لاحقة كوسيلة تؤمن حياة المدينة فى وظيفتها أو وظائفها الأولية ، ولا يكفى هذا لأن يجعل منها مدنا حربية · فالمدن الحربية هى تلك التى قامت أساسا لغرض حربى بحت ، بحيث تمثل الوظيفة الحربية فيها الأساس الأولى · وعلى العموم فان الوظيفة الحربية ، سواء أولية أو ثانوية ، توجد غالبا فى أصول كثير من المدن · فلقد تجمع السكان وتقاربوا منذ البداية ليحسنوا الدفاع عن أنفسهم ، أى أن الدفاع يحتاج ـ ويدعو ـ الى التجمع المدنى · ويرى لويس ممفورد أن المدن لا تفهم تاريخيا الا كأماكن للحماية ، وان عامل المنعة والعزلة inaccessibility ، لا الاتصال والحركة accesseblity هو الأساس فيها · هذا وتنقسم المدن الحربية الى نوعين ، برية وبحرية ·

المدن الحربية

انواع المدن الحربية

من المدن الحربية نوعان : المعسكر ، والحصن أو القلعة · فالأول مجرد حائط محصن يلجأ اليه سكان المنطقة فى حالات الهجوم ، ولذلك فهو ليس بمدينة ولكنه « جرثومة » مدنية · فكان للغال ـ فرنسا الكلتية ـ ما يسمى oppidum ، وكان للرومان castrum · وفى العصور الوسطى كانت القصور المحصنة تلعب أحيانا هذا الدور . اذ أن الفلاحين

كانوا يودعون فيه مواشيهم عند الغارات · ثم حلت بالتدريج محل هذه المدن المؤقتة مدن دائمة ·

أما النوع الثانى فيقام عادة للسيطرة على سكان المنطقة · وقد خلق الاستعمار الرومانى فى فرنسا كثيرا من هذه القلاع التى كانت « بذور » مدن هامة : ناربون ، آرل ، بيزانسون ، كولونى ، وفى انجلترا حيث كان من أهمها Old Sarum · كذلك فى حوض البحر المتوسط ـ حتى فى ظل « السلام الرومانى Pax Romana » ـ كانت القلاع ومدن الحصون ظاهرة أساسية · وفى العصور الاقطاعية كان قصر الاقطاع نفسه نواة للمدن · وفى اليابان تستمد معظم المدن أصولها من المراكز الاقطاعية ، فكانت قلعة « الدايميو daîmio» تحمى السوق ·

كذلك لم تبدأ المدن الروسية بعد القرن العاشر تقريبا الا كمدن حربية ، أنشأها اما الغزاة المغامرون الاسكندناويون مثل فلاديمير ، روستوف ، سوزدال Suzdal، واما كنقط قوية داخل قوقعة الغابة المنفضية للحماية من خطر الرعاة المغول والتتار المتلاحق ، مثل نوفجورود وكييف · وحديثا نجد التعمير الروسى لسيبيريا وقد بدأ بخلق كثير من القلاع ostrogs التى تحولت فيما بعد الى مدن · وبالمثل أنشأ العرب كثيرا من المدن العسكرية أثناء الفتح : الكوفة والفسطاط والقيروان · بل حتى عهد قريب بدأت الخرطوم ٢٠ ـ ١٨٣٠ أولا كمعسكر حربى دائم ·

التوزيع الزمانى

تكاثرت المدن الحربية زمنيا حين سادت الوظيفة الحربية · والحرب فى تاريخ البشرية ترسم منحنى محدد السلوك : فهى متعددة متواترة فى بدء التاريخ ، وتقل وتتباعد بالتدريج على العصور . وان ازدادت شدة وخطرا · ففى البدء كانت فترة « تكوين الأمم nation-making period»

فكانت الحروب القبلية والاقطاعية والمحلية والداخلية ، ثم كانت صناعة الامبراطوريات والدول ، ثم كان الاستعمار بالمعنى الحديث · وارتبط بكل هذا ظهور المدن الحربية · وكان هذا أكثر فى الماضى نظرا للاضطراب والصراع الذى تمتاز به كل حضارة فى بدئها · أى أن أيام المدينة الحربية قد انقضت منذ زمن طويل ، وبعد أن كانت المدينة الحربية على الأرجح أكثر شيوعا فى الماضى أصبحت الآن أقلها وجودا وانتشارا على وجه اليقين والاطلاق · والأغلبية العظمى من المدن الحربية القديمة فقد اندثر وتحول الى مدن تاريخية أو « قطع متاحف » كبرى ·

ولا يشذ عن ذلك الا حفنة معدودة عاشت ، لا كمدن حربية ، ولكن « خلال » وظيفة أخرى كانت قد تركزت حولها قبل أن تندثر وخلقت حياة اقتصادية أو ادارية ، فانقرض الأصل وبقى الفرع · وأحيانا تعيش المدينة على وظيفة أخرى مرتبطة فى طبيعتها بالوظيفة القديمة · كالصناعات الحربية المتخصصة ، مثلا كصناعة البارود والذخيرة فى رن Rennes . ولكن الأغلب أن تتحول المدينة من الوظيفة الحربية الى الادارية ، كما حدث فى الخرطوم والمنصورة · ولكن على أى حال تكون المدينة الحربية القديمة قد فقدت أصالتها ·

التوزيع المكانى

تكاثفت المدن الحربية مكانيا حيث سادت الوظيفة الحربية · ولما كانت هذه شبه عالمية فى الماضى ، فقد انتشرت المدن الحربية انتشارا شبه عام · فمثلا قام الاستعمار الرومانى على أساس نظام كامل وشبكة تامة من الحصون حيثما انتشر · وكانت أوربا فى العصور الوسطى الاقطاعية ـ حيث كان أمير الاقطاع وحدة سياسية وحربية ! ـ كانت القارة مرصعة بالاف القلاع والحصون ·

ولكن خلال التاريخ كانت هناك نطاقات معينة اشتدت كثافة الظاهرة فيها بوجه خاص ، وتلك هى « مناطق الصراع strife zones » . وهى عادة أرض إلتحام الجماعات والأجناس واحتكاك الحضارات المختلفة ، فكانت مناطق « التخوم والثغور » بالضرورة marchlands . فى الشرق الأوسط مثلا حيث تتخلل الصحراء المزروع فكان الصراع بين الرمل والطين ، أصبحت البادية بمثابة «land of insolence» ، فكانت القلاع والمخافر تنقط حواف المزروع . ففى مصر كانت سيناء ومرمريكا مربوط ومنطقة الشلال الأول ـ الثانى عند قمنة وسمنة وقصر ابريم وحلفا مراكز عسكرية .

وعلى جبهة التحام الدولة الرومانية بالبرابرة قامت سلاسل من مدن الحصون ـ Limes ـ على طول الراين والدانوب . وبالمثل قامت مدن الفرسان التيوتون فيما بعد فى شرق أوربا ضد السلاف حيث تمتد منطقة مثالية من مناطق الصراع . وعلى حدود العرب وبيزنطة (الروم) ، قامت « العواصم والثغور » العباسية ، وهى معا عواصم وما هى بالعواصم ، وثغور وليست بثغور ، فهى فى الحقيقة مواقع حربية لا قواعد سياسية ، ونقط هامشية لا موانى بحرية ، وكان منها ملطية وطرسوس والمصيصة ومرعش وعمورية .

وبالمثل فى نطاق الصراع المتأرجح بين العرب والأسبان نشأت خطوط مستمرة من المدن العسكرية ترسم وتتبع خطى التقدم والتقهقر ، وتحدد مراحل « الفتح والاسترداد Reconquista ، حتى أن أسماء بعضها مشتق أصلا من كلمة قلعة : قشتالة Castille (من Zamora (castle Calatayud ، (القلعة) Kalaat ، Avila ، Segovia ، Olmedo ، Aravelo (قلعة أيوب) ، Medina Caeli (مدينة القلعة) . Alcaraz . ولقد كانت بلجيكا والأراضى المنخفضة منذ حرب الوراثة الأسبانية حتى اليوم

بحكم موقعها أرض المعركة فى أوربا Battlefield of Europe كما تسمى ، وتعددت فيها المراكز والمدن العسكرية ٠

وفى القرون الأخيرة خلق الاستعمار والتعمير الأوربى الحدود المناطقية المتحركة ، وجعل منها « جبهة ريادة pioneer fringe » واسعة تترى فيها المدن الحربية والنقط العسكرية outposts بحسب مراحل التوغل ، فيكون الأقرب فيها من ناحية مصدر التوغل هو الأقدم ، والأبعد هو الأحدث ٠ وتتناسب سرعة ظهور هذه المدن عادة مع سرعة اخضاع المقاومة ٠ ففى جبهة الأمريكيين والكنديين – الهنود الحمر – التى تأرجحت غربا باطراد مع ما يسمى فى أمريكا «The Frontier» نجد Fort Williams فى أونتاريو ، Fort Hudson ، Fort Worth فى تكساس ٠ على ان الملاحظ بوجه عام فى أمريكا انه – بعكس أوربا – لم تنشأ مدينة أساسا لقصد الدفاع أو الهجوم ، وان أصول هذه الحلات «forts» كان تجاريا ، بينما كانت الوظيفة الحربية عابرة ٠

أما فى جبهة التوسع الروسى فقد رأينا الحصون الأوستروج نواة المدن ٠ أما فى شمال افريقيا فقد أسست Fort National فى منتصف القرن ١٩ فى الجزائر كقاعدة لاخضاع القبائل (الكابيلى) ، كما نجد Fort Flatters ، Fort McMahon ، Fort Lallemand فى صحراء الجزائر ٠ وفى جبهة السودان الأوسط نجد فورت لامى على الشارى ، وعشرات غيرها فى افريقيا الفرنسية السابقة ٠ كذلك نقابل المقطع fort فى كثير من مدن جنوب وشرق افريقيا ، خاصة فى ملاوى وزامبيا حول البحيرة (نياسا) ٠

كذلك فى العصر الحديث تعددت المدن العسكرية فى الجبهات التاريخية لصراع الأجناس والقوميات ٠ فمنذ الحرب السبعينية انشأت

فرنسا « The Curtains » ، وهى مجموعة من التحصينات المتعاقبة على حدودها الشمالية الشرقية المكشوفة · وقبل الحربين العالميتين امتازت الحدود الألمانية ـ الروسية العائمة بتحصينات مماثلة بدرجات متفاوتة : قلاع كونجزبرج ، دانزج Graudenz ، تورن Thorn بوزن ، Glogau ـ من ناحية ألمانيا الامبراطورية ، Novogeorgievsk ، Ivanogorod ، برست ليتوفسك ، لومجا ، جرودنا ، وغيرها من القلاع الأصغر ـ من ناحية روسيا القيصرية ·

تلك هى أهم القطاعات البارزة فى شبكة المدن الحربية القديمة والحديثة ، ولكنها لم تكن سوى القمم التى تعلو فرشة عالمية تغطى وجه الاقليم حتى العصور الوسطى · ولكن مع انتهاء الاقطاع وظهور الدولة السياسية ، لم يعد هناك مبرر وجود لمئات القلاع الداخلية ، بعد أن تحولت الحروب من داخلية الى خارجية · فحدثت عملية « خف » فى الداخل وتركيز على الأطراف · فمثلا فى القرن ١٨ أسس فوبان Vauban ، أو أعاد تحصين ، نحو ١٥٠ مدينة على حدود فرنسا الشرقية ، بينما انقرضت المدن الحربية الداخلية ـ كمدن حربية ـ مثل رن وبورج وتور وغيرها ·

أى أن تطور الوظيفة الحربية يمكن أن يختزل فى المعادلة الآتية : من انتشار عالمى متجانس فى أحجام متواضعة ، الى اختزال أو اختفاء المدن الحربية الداخلية وتركيز عنيف على الحدود فى أحجام كبيرة · أما المدن الحربية الداخلية فلم يستبق منها الا القليل ، ومعظم المدن العسكرية الداخلية اليوم هى مدن قشلاقات ومعسكرات تدريب ، مثل منقباد فى الصعيد · أما المدن الحربية الحقيقية فتتكدس حول الحدود الخارجية ، التى هى الآن حدود خطية ثابتة تحدد بكل دقة · وعلى سبيل المثال . فمقابل

منقباد الداخلية الوحيدة ، نجد مدن القنال العديدة وتوابعها التل الكبير وفايد والمدن الأمامية رفح والعريش ٠

وهنا يلاحظ أن تكدس المراكز الحربيـــة على حدود الدول المتجـاورة ــ المتعادية خاصة ــ يوجد بعض حالات من « المدن التوائم » أو على الأقل من « المدن النظائر » ٠ فنجد المدن الحربية الفرنسية والألمانية تتناظر على جانبى الراين أو الحدود مثل تريف وتيونفيل ، وساربروكن ومتز ، بل لقد كان يجمع هذه المدن خطان حربيان متقابلان ٠ كذلك يلاحظ أن توزيع المـدن الحربيـة على جوانب الحدود السياسية ــ « حد الموسى » ومشاتل المشاكل ــ قد ثبت بالتجربة أنه مع تكنولوجيا الحرب الحديثة توزيع خطر ، فان مـدن الحدود أولى الضحايا ، مثل سـيدان وفـردان وموبيج Maubeuge وتول ومتز ونانسى فى فرنسا ، ومدن بلجيكا عامة ٠

الموقـــع

تنتخب الوظيفة الحربية لمدنها مواقع معينة ، تدور كل شروطهـا حول مبدأ الاستراتيجية ٠ فأساسا تظهـر المدن الحربيـة فى مناطق الخطر وهى الحدود كما رأينـا ٠٠ ولكن فى حدود هذه التخوم ، فانهـا تنتخب لتوقيعهـا الاطارات الاستراتيجية الحاسمة ٠ فالحصون الروسـية الأوستروج قامت على ملاقى الأنهـار السيبرية حيث كان يوجد القوزاق Cossacks ٠ وبالمثل قام المعسكر الحربى الأول فى الخرطوم على موقع استراتيجى من ملاقى الأنهار (المقرن) ٠

وأحيانا تقوم الحصون على طرق الغزوات الرئيسية كمـا تحددها خطوط التضاريس الكبرى لمداخل الأنهار والفتحـات الجبليـة والبوابات ٠ فمثلا ، من النوع الأول المنصورة التى أنشأها المنصور الأيوبى فى طـريق

الغزو الصليبى عن طريق مصب فرع دمياط ٠٠ ومن امثلة النوع الثانى :
تغلق بلفور بوابة بورجونى Bourgogne بين الفوج والجورا ، والى
الشمال من ذلك تغلق متز وتول وفردان طريق اللورين ٠ وفى الماضى قامت
قلعة بينرولو Pinerolo فى الالب عند فتحة مسيطرة ٠ كذلك بونا Poona
فى الغات الغربية ٠

ومن الناحية الأخرى فكثيرا ما تقوم المدن على مسالك التجارة العظمى
لأن هذه المسالك هى أيضا خطوط التضاريس الكبرى ، أى أن الوظيفة
التجارية تحدد توقيع الوظيفة الحربية ٠ وكثير من هذه الحالات كان على
جانب ممتاز حقا من التوقيع حتى ان كل الأجيال المتعاقبة استخدمتها
واحتفظت فيها بحامياتها وحفظت لها طابعها الحربى ٠ أو قد تعود الأهمية
الاستراتيجية الى الموقع بعد مدة ، فقمة تاللين (ريفل) التى حصنها
الفرسان التيوترن اصبحت فيما بعد مركزا حصينا للروس ٠٠

ومع ذلك كله فان الموقع الاستراتيجى رهن بالاطار السياسى
واستمراره أو بانقلابات الجغرافيا السياسية ، فاذا ما تغيرت الحدود فقد
تضيع توا استراتيجية الموقع ٠ فمثلا فى اثناء حرب الأسبان فى الفلاندر
قامت مواقع هامة مثل Corbie ، Peronne ، وليس لها الآن ذكر ٠
وبالمثل مع تارجح الحدود شرقا وتحول الحدود القائمة من حدود حية الى
حدود ميتة ، فقدت اهميتها توا Villefranche-sur-Meuse التى بناها
فرنسوا الأول ، ومن بعدها مدن فوبان المحصنة مثل Vieux-Condé
Le Quesnoy ، Phalsbourg ، Neuf — Brisach ، Rocroi

الموضع

تنتخب الوظيفة الحربية لمدنها مواضع معينة ٠ وكما تدور كل شروط
الموقع حول الاستراتيجية ، تدور كل شروط الموضع حول فكرة التكتيك

فالموضع الحـــربى ينبغى أن يكون أســاسا « نقطة قوية «strong point» أى توفر الحد الأقصى من امكانيات ومناورات الهجوم والدفاع ، أى الحد الأقصى من الحماية والأدنى من الأخطار ٠ وربمــا كان الموضع أكثر أهميــة بالنسبة للوظيفة الحربية منه فى أى وظيفــة أخــرى ٠ بل ربمــا كانت هــذه الوظيفة هى الوحيدة بين الوظائف التى يعــادل فيهــا الموضع الموقع من حيث الأهمية ، فان وجود موقع استراتيجى جيد دون أن يتوفر فيه موضع جيد قد يمنع قيام المدينة الحربية أصلا ٠

ويتوفر الموضع الممتاز عــادة حين يقوم فى الاقليم شــذوذ للقــاعدة الفيزيوغرافية ، أى حين يقــوم تناقض مورفولوجى محلى : كأن يقوم تل knob أو جبل منفرد من المرتفعـــات المنعزلة أو النتوءات البركانيـــة أو الروابى والبروزات الصخرية outcrops فى وســط سهل منبسط ، فيكون برجا ممتازا للمراقبــة ، تسهل فيه الجاذبية الدفاع وتعسر الهجـــوم ٠ من الأمثلة بلفور التى تقــوم على صـــخرة جيرية فى وســط بوابة بورجــونى ، ووندزور حيث تقــوم القلعـــة المشــهورة معلقة على بروز تلى outlier . ولــكن المثـــال العــام هو الأكروبوليس acropolis ، أو مدينة قمة التــل hill-top town ، التى تشيع جدا فى حوض البحر المتوسط الجبلى ٠ وفى هذه المدن تتواتر فى أسمائها عادة مقاطع mont ، berg

والواقع أن مدينة التــل الحربيــة ظاهرة عالمية ، واستمرت حتى وقت متأخر حتى بعد اختراع المدفعية بعيدة المدى ٠ وكلما كان التل اعلى ، كلمــا كان أفضل ٠ فمنــذ الفراعنة كانت قصر ابريم نقطة قوية تقوم على حــافة صخرية تتعامد على النهر قرب الشلال الثانى ، وظلت حصنا مرويا ومصريا ورومانيا ونوبيــا ومسيحيا واسلاميا ، أى ١٥٠٠ سنة متصلة ، وحتى ايام

مجمد على لجأ اليها المماليك بعد المذبحة للحماية والالتجاء · وقد كانت القدس من أول تاريخها قلعة من مدن الأكروبول · وكذلك كل مدن الشرق القديم · ولم ينشىء العرب الفسطاط والقطائع والعسكر الا على قمة التلول المشرفة ·

بل يذكر بعض الكتاب أن ارتباط الأكروبول بالمدن المصرية عالمى لدرجة أن كلمة مدينة اشتقت من الجذر السنسكريتى لكلمة الربوة أو التل ففى كل من الآرية bherg والألمانية Berg تعنى الجبل أو التل ، وفى الأرمينية burgan ، وفى العربية « البرج » ، وفى اللاتينية burgus وفى الايطالية borgo ، وفى الأيرلندية القديمة borg ، وفى الألمانية Burg وفى الفرنسية bourg ، وفى الانجليزية borough كلها يعنى مدينة أو بلدة ··· والغريب فى هذه المجموعة ارتباط كلمة البرج العربية بها ، وهى تنتشر فى كل العالم العربى وخاصة فى المغرب للدلالة على الحصون والقلاع · وفى مصر ارتبطت مجموعة من المماليك المحاربين بسكنى البروج والقلاع ـ المماليك البرجية ·

كذلك كانت مدينة الأكروبول أساسية فى أسبانيا العربية وبعد العربية ، حتى أصبحت كلمة القلعة ارثا مدنيا شائعا : القلعة ، قلعة ايوب ···· الخ · كذلك تسمى الحلة الحربية فى العربية بالقصر : كقصر ابريم ، وقصر الفرافرة ، وتحولت فى الأسبانية الى الكثر Alcazar هذه كلها أمثلة لمدينة التل الحربية التى تمثل تناقضا مورفولوجيا معينا ·

وقد يكون التناقض المورفولوجى على عكس ما سبق : واد فى وسط جبل · ومعظم مواضع الممرات الجبلية تستمد اهميتها الحربية من هذا ، مثل قلعة بينرولو · وقد يتم التناقض المورفولوجى من انقطاع اليابس بماء

كالمستنقعات ، أو العكس بانقطاع الماء بيابس كالجزر فى وسط البحيرات ـ كما فى فنلنده حيث تقوم قلاع وأبراج مدينة Savonlinna فى وسط البحيرات التى تحميها كالخندق المائى الطبيعى من كل ناحية moat .
وقد يكون الماء الجارى هو عامل الحماية : فمثلا استفادت برن وبيزانسون وقسنطينة من تعرجات الانثناءات النهرية meanders التى تكاد تكون مقتطعة تماما ، وفى بيكاردى قامت الوديان بالدوران حول المدن مما أحاطها بخنادق حامية · وأيا كانت مورفولوجية الموضع ، فقد كان من شروطه اللازمة توفر المياه به مباشرة ضمانا للحياة أثناء الحصار الطويل الذى تتعرض له المدن الحربية خاصة ، كما تدل قصة طروادة الغربية ·

على أن تطور التكنولوجيا الحربية غير كثيرا من القيمة التكتيكية للمواضع · فالأكروبول فى الوقت الحالى هدف ثمين للغارات الجوية أكثر منه برجا للمراقبة · كما أن التضرس والارتفاع قد يعاكس النقل والعمليات الميكانيكية · وفى الميدان ورث الخندق التبة ··· ولهذا نجد خلال التاريخ حركة نزول للمدن الحربية downhill movement (وللوظائف الأخرى التى كانت قد تبعتها) من أعالى التلال الى الوديان ، أو أن هذه الوظائف تركت المدينة واستقرت تحتها فى الوادى مستفيدة من طريق الغزو القديم الذى تحول الى طريق عظيم للتجارة · ومن هنا ظاهرة شائعة جدا ، ظاهرة المدن المزدوجة رأسيا : مدينة « حفرية » حربية قديمة معلقة على أعلى التل ، ومدينة حديثة تجارية عند قاعدته · هذه الثنائية نجدها مثلا فى فرنسا : ville haute ، ville basse ، وفى ألمانيا : Oberstadt ، Niederstadt ، وفى انجلترا : lower ، upper .

على أن الأصل العسكرى يظل مقروءا فى بقايا القلعة وأبوابها على الربوة كأطلال رائعة ، كما فى هيدلبرج . وفى كل أوربا القديمة التى كانت

مسارح للحرب طويلا حيث تكثر المدن ذات الماضى الحافل . كما يظل هذا الأصل مسطورا فى أسماء هذه المدن فى مقاطع كالآتية : garde ، ferté ، burg ، castle ، castel ، chatillon ، وكذلك neuf chateau ، chateau-neuf ، نيو شاتل neuchatel ، castelnau ، castellanova ، نيو كاسل ، فكلها دلالة على عائلة وظيفية واحدة .

الحجم

لا شك أن امكانيات الوظيفة الحربية من حيث تحديد أحجام المدن هى امكانيات محدودة ، لأن نواة السكان العسكرية لها حدها الأقصى . لا سيما أن محيط المدينة الحربية كان محدودا لصعوبة الدفاع اذا هو اتسع . ولا شك أن الحماية التى توفرها المدينة الحربية تشجع وتجذب اليها أصحاب الوظائف الأخرى ، فان المواقع الاستراتيجية الحربية هى غالبا استراتيجية أيضا للتجارة بالذات ، لا سيما أن حاجات تلك النواة تحتم قدوم هؤلاء ، مما يزيد فى حجم المدينة كما فى متن . ومع ذلك فالمواقع بوجه عام أن الأنسب الاقتصادى هو الأنسب العسكرى . ففى كثير من الحالات تتعارض الوظيفة الحربية بشروطها وحاجاتها الصعبة مع الوظائف الأخرى وتنذها . كما فى فردان وتول حيث تركت تلك الوظائف تول واستقرت فى نانسى . وكما فى ستراسبورج حيث عاقت الوظيفة الحربية دائما انشاء الميناء أثناء خضوعها لألمانيا .

كذلك يمتاز حجم المدينة الحربية بمعدل تفاوت شديد ، فهى معرضة لذبذبات حادة ما بين امتلاء واخلاء اثناء الغزوات . كذلك تمتاز المدينة الحربية بميزان جنسى مختل ، مذكر بدرجة عالية بالطبع . وهى سمة تتقاسمها مع مدن كمدن التعدين ، مما يؤكد صفة أصيلة فى حياة المدينة الحربية . وهى أنها وقتية عابرة فى حقيقتها وان طال الأمد .

الموانى الحربية

انواع المـــوانى الحربيـــة

لا تقوم الوظيفة الحربية على الطرق الكبرى الأرضية فقط ، بل ان على البحار أيضا نقطا يجب حراستها فتتحول الى موانى حربية · وهى نوعان : **نقط الارتكاز ، وموانى الواجهات البحرية ·**

فأما موانى الواجهات البحرية فهى التى تنميها الدول ذات الواجهـــات البحرية المكشوفة لتكون بمثـابة الحصون على الحـــدود البرية · ولذا فهى ترتبط بالدفاع الوطنى المحلى home defence ، بعكس نقط الارتـــكاز التى ترتبط بالاســـتعمار عبر البحـــــار · ومن الأمثـــلة لاسبتزيا La Spezia فى ايطـــاليا ، وطولون وبرست والهافر فى فرنســـا ، والفيرول فى أسبانيا ، وماهـــون Mahon فى البليار ، وسوثامبتن فى انجلترا ·

وأما نقط الارتكـــاز points d'appui فقـــد تكون ساحلية أو جـــزرية · فالساحلية هى التى تتخـــذ تكأة للتوغل فى اقليم مستعمر · فمثلا لعبت مدينة الجزائر هذا الدور فى منتصف القرن ١٩ ، والدار البيضاء فى أوائل القـــرن ٢٠ فى حملة ١٩٠٧ · فالمينـــاء هنـــا بمثابة خشـــبة القفز spring-board على اليـــــابس · أما نقط الارتكاز الجـــزرية فقد تكـــون أهم بكثيـــــر من الساحلية ، لأنه وان كان البحـــر غير مسكون فان هذه النقط تمثل عقـــدا أو مواقع خطى stepping stones أى نقط تتابع على شرايين المواصـــــلات بين مناطق معمورة ، أى على طرق الملاحة العالمية الكبرى · فتمـــامـــــا أن معسكرات القوزاق ارتبطت بملاقى الأنهار السيبيرية ، فكـــذلك حـــددت الخطوات « والعتبات » البحرية نقط التـــابع للسفن الحربية المشروعة منهـــا و[illegible] المشـ[illegible]ـعة · وعلى هذا [illegible] [illegible]على المضايق والجـــزر التى تقطع

الطرق البحرية الكبرى نقطا ممتازة تتسابق اليها القوى العظمى ٠

من هنا ترتبط موانى نقط الارتكاز بالاستعمار عبر البحار ٠ وقد خلقت بريطانيا فيما مضى أحسن مثال لشبكة من نقط الارتكان الجزرية : جبل طارق ـ مالطة ـ السويس ـ عدن ـ ترينكومالى ـ سيلون ـ فنانج Penang ـ سنغافورة ـ هونج كونج ، سيمونزتون Simonstown برمودا ٠ والواقع أن « خط الحياة Life Line » للامبراطورية قام أساسا على سلسلة من نقط الارتكاز الساحلية التى تجسم مبدأ الاستعمار الساحلى خير تمثيل marginal control ، ومن نقط الارتكازالجزرية التى تلخص مبدأ السيطرة البحرية بكل اختصار ٠ وكثيرا ما تبدو المدن التى تخلقها هذه الموانى الحربية المبعثرة فى أنحاء العالم كنوايا لا علاقة لها مطلقا بالظهير أو الاقليم المجاور ٠

توزيع الموانى الحربيـــة

السواحل حدود بالضرورة ، فالموانى الحربيـــة كالمدن الحربيـــة ترتبط بالحدود ، مما يؤكد أن الوظيفة الحربية عامة وظيفة حدية ٠ ولكن تختلف الحدود البحرية عن البرية فى أنها ثابتة واقل حركة وتذبذبا ، بل يندر أن تتأثر بالتطورات السياسية ٠ ولذلك فان الموانى الحربيـــة عادة أكثـر استقرارا واستمرارا من الحصون ٠ كما انها لنفس السبب اقل عددا ، ومن ثم اكثر تباعدا ٠ والملاحظ أن عدد الموانى الحربية فى العالم لا يزيد على بضع عشرات ، اذا ما قورنت بالموانى التجارية التى تصل الى بضعة آلاف ٠

كذلك تختلف الحدود البحرية عن البرية فى درجة تعرضها للأخطار المرتبطة بالحدود ٠ صحيح ان كثيرا من الموانى الحربية ـ وغير الحربية ـ تتعرض احيانا للغارات البحرية الخاطفة المدمرة ولأخطار الحرق ، كما حرق

القرصان مورجان ميناء بنما سيتى فى ١٦٧١ ، وصحيح أن تطور تكنولوجيا الحرب البحرية جعل الغواصات والجو خطرا حقيقيا على الموانى . الا أن أخطار الحدود البحرية أقل نوعا من أخطار البرية ، على الأقل حتى قبل العصر الحديث .

الموقع

تنتخب الوظيفة الحربية لموانيها مواقع معينة هى المواقع الاستراتيجية. والقواعد البحرية naval bases بوجه خاص باهظة التكاليف ، ولذا لابد من انتقاء مواقعها بكل دقة . فالموانى الحربية تتجمع فى القطاعات الاستراتيجية من الحدود ، من السواحل ، مثل المضايق البحرية الهامة maritime defiles كخواصر البحر المتوسط وأعناقه ومضيق ملقا ، أو نهايات الكتل القارية حيث يتحتم الدوران كراس الرجاء وكيب هورن . فهذه كلها مواقع بحرية لا مفر منها ، وهى كمواقع المعادن من صنع الجيلوجيا . ولنذكر أن بنزرت التى تسيطر على خاصرة البحر المتوسط هى التى قال عنها فرى : «C'est pour Bizerte que j'ai pris la Tunisie»

كذلك من المواقع المفضلة تلك التى تطل على بحر معاد . فمثلا تتركز موانى انجلترا الحربية على الساحل الجنوبى خاصة ، وموانى فرنسا الأطلسية على الساحل الشمالى اكثر منها على الساحل الغربى . وهذا وذاك نتيجة للعداء التقليدى بين الدولتين حتى القرن ١٨ . وبالمثل كان لتشاتم Chatham الأهمية الأولى فى الحروب الانجليزية فى القرن ١٧ ، وقد قلت أهمية هذه المواقع مع انتهاء هذا العداء من ناحية ، ومن ناحية أخرى ادى ظهور ألمانيا كقوة بحرية منذ أواخر القرن ١٩ الى اعادة تقييم كاملة لاستراتيجية المواقع ، فظهرت قواعد Rosyth ، Invergordon ، سكابافلو Scapa Flow البحرية .

بالمثل حين سيطرت الولايات المتحدة على قناة بنما أنشأت قواعد بحرية على مداخلها وضلعيها : Guantanamo فى كوبا بالايجار ، ثم حديثا فى برمودا وترينداد وسانتا لوتشيا وأنتيجا بالايجار من بريطانيا · هــذا فى الكاريبى الذى تحول بذلك الى « بحيرة أمريكية » ، أما فى الهادى فهنــاك قاعدة فى جــزيرة Indefatiguable من جزر جلابيجوس ، ثم بيرل هاربر · وقد لجأت انجلترا بعد ضياع السويس الى قواعد بحرية على ضلوعها : قبرص وعدن · وفى الفترة الأخيرة نشهد طوفانا من القواعد البحرية الجديدة التى تحــاول أن تطوق الاتحاد السوفييتى ·

على أن من المحتمل أن قيمة مواقع الموانى الاستراتيجية قد اهتزت بعد تغير التكنولوجيا العسكرية بظهــور الأسلحة النووية · وكل هذا يعنى أن القيمة الاستراتيجية لمواقع الحدود عامة ، سواء البرية أو البحرية ، رهن بالأوضاع والعلاقات السياسية من ناحية والفن الحربى من ناحية أخــرى ، ولو أن تطور الموانى الحربية أكثر ارتباطا بتطور التكنولوجيا الحربية منه بتطور الحدود السياسية ·

على أنه داخل هذه الحدود ، تنتخب الموانى الحربية نوعين خاصة من المواقع : الأول المتقدم المتغلغل فى البحر ، والثــانى المتعمق فى اليــابس · فالأول للتصــيد وسرعة الانقضاض ، والثــانى للحماية وضمان الارتداد · الأول خط دفاع وهجوم أمامى ، والثانى يمثل الخطوط الخلفية · فمن النوع الأول الهـــافر ، ففى القــــرن ١٦ أمر الملك بانشاء الهـــــافر دى جراس Havre de Grace لتجميع أسطول المانش ، وأقامها عند Bec de Ceaux التى هى أبعد نقطة ممكنة فى الساحل خارج مخزن استيوارى السين الصعب الملاحة · وفيما بعد دفع نابليون بموانيه البحــرية فى المانش الى أعمــاق أبعد وأبعــد ، فأسس شربورج على طرف كوتنتـــــان Cotentin · وبالمثــــل

كوكسهافن على الطرف الأقصى بين استيوارى الالب واستيوارى الفيزر ٠ ومن النوع الثانى برست ، وبورتسمث على رأس السولنت ، وفى ألمانيا يحتمى الأسطول الألمانى عند نهاية خليج كبيل الضيق الطويل Fohrde الذى زادت القناة من طوله ٠

الموضع

تنتخب الوظيفة الحربية لموانيها مواضع معينة هى التى تحقق شرط التكتيك ٠ فينبغى أن يتوفر لها العمق وهدوء الأمواج والحماية الطبيعية . والسعة لضمان حرية الحركة والالتفاف . ثم انبساط الظهير المباشر ٠ والخلجان العميقة التى تطوقها الجبال land-locked تتوفر فى حوض البحر المتوسط الجبلى ٠ فجبل طارق يمتاز بخليج كالترسانة البحرية الهائلة المساحة (١٧ هكتارا) . بينما تضمن الصخرة الحماية من ناحية اليابس ٠ وبنزرت تكاد تكون بحيرة جبلية منيعة فسيحة ٠

كذلك تتوفر الخلجان الجبلية العميقة الممتازة فى الريا ria ، فريد الفيرول يمكن أن يتسع لجميع أساطيل أوربا الحربية مجتمعة ! كما تتوافر فى الفيوردات الجليدية ، فبريتانى هى مشتل فرنسا البحرى وبرست هى ترسانته . لأن ضيق المدخل فى Rade de Brest والصخور الخا- التى تنتشر فى المجارى تمنع أى هجوم من جانب الأعداء ٠ وأمثل الفيورد- فى النرويج : ميناء نارفك الحربية ٠

وللجزر المقابلة للساحل off-shore قيمة مرضعية كبيرة ، فهى حماية من الأمواج كما هى حماية من الأعداء . مبررتسمث تحميها جزيرة وايت . نارفك تحميها الـ Skaergaard : Skerry Guard وجزائر لوفوتن ٠ وبالنسبة للقوى البحرية الاستعمارية تمثل الجزر الساحلية وأشباه الجزر شبه

المنفصلة مواضع مفضلة ، لأن عزلتها ووحدتها تجعلها موطنا ممتازا للعمليات الأولى وخط رجعة عند الضرورة ، كما قد يوفر المضيق الذى يفصلها عن القارة مجالا للقاعدة البحرية ٠

لهذا نجد أن كثيرا من عمليات الاستعمار ارتكزت على جزيرة ساحلية مثل San Juan de Ulloa التى قفز منها كورتيز على المكسيك ، ومالطة وجورى Gorée ازاء داكار ، وسنغافورة ازاء الملايو ، وهونج كونج ازاء السيكيانج ، أو على أشباه جزر ناتئة شبه منفصلة مثل جبل طارق والكيب (سيمونزتون) وعدن ٠ والواقع أن كل القواعد البحرية الانجليزية مثلا تقع اما على جزر أو أشباه جزر ساحلية ٠ وقد تفقد الجزيرة فيما بعد أهميتها حين يتم اخضاع الداخل ويقدم الساحل المقابل أرضا أوسع وتسهيلات تموينية أكبر ، فتوصل الجزيرة به بطريق جسرى causeway كسنغافورة ـ الملايو ، أو تنتقل القاعدة الى اليابس كما فى داكار ٠

ولكن على الرغم من أهمية الموضع الطبيعى ، الا أن امكان تعديله أو تصحيحه بتطور التكنولوجيا الهندسية حرر الموانى الحربية من عبوديتها لأحكام الموضع ٠ والأغلب أن الموقع يتفوق على الموضع فى الأهمية ، وهذا يختلف نوعا عما فى المدن الحربية ٠ فاذا دعا الموقع الى نشأة الميناء ، فليس يهم رأى الموضع ، فشربورج أسست على خليج مفتوح مكشوف ومعرض ، فلزم حمايته بواسطة رصيف حجرى jettée .

الحجـم

من الثابت أن امكانيات الميناء الحربية السكانية أكبر بكثير من المدن الحربية ٠ فان الموانى الحربية اقدر من الحصون البرية على خلق وانشاء المدن الهامة ، لأن اللواحق « والمضاعفات » المتعددة تتجمع حولها بالضرورة : ورش الاصلاح ، الترسانات ، الأحواض ، معامل البناء ٠٠٠ الخ ٠ فمثلا اجتذبت برست حياة عمالية برمتها ، ففيها ٣٧ ألفا يعيشون على مصدر

رزق مستمد من القوات البحرية · ومالطة بلغ عدد السكان بها فى ١٩٢١ نحو ٢١ ألفا ، منهم ٣٥٠٠ فقط تابعون للجيش والبحرية · وأهم من ذلك أن اجتماع الحماية العسكرية والموقع الاستراتيجى يشجع على اجتذاب التجارة وغيرها من الوظائف الأخرى · فمثلا الموانى القائمة على سواحل مستعمرة سابقة كنقط ارتكاز للأساطيل على مواقع ممتازة بالنسبة لخطوط الملاحة العالمية الكبرى ، هى أيضا الميناء الطبيعية للأساطيل التجارية بلا شك · وهى تستعير وظيفة الميناء التجارية حين تتحول الى ميناء تفحيم أو بترول لكل السفن المارة حربية وغير حربية ·

والنتيجة العامة أن يتحقق لهذه الموانى الحربية أحجام ضخمة · فمثلا مالطة فى ١٩٣٧ دخلتها حمولة ٤ر٤ مليون طن ، منها للأسطول الحربى الانجليزى ٩ر١ مليون طن فقط · كذلك عدن التى تقوم بتجارة كبيرة فى الترانزيت لكل منطقة جنوب الجزيرة والقرن الافريقى ، وتعمل ميناء تفحيم وبترول ضخم حاليا · واذا كانت جبل طارق لا تزيد عن ٣١ ألفا فى ١٩٢١ وعن ٢٣ ألفا فى ١٩٥٠ ، فان برست تصل الى ٣٧ ألفا ، بينما تصل عدن الى ١٥٠ ألفا ، وربما كانت بهذا من أكبر المدن فى الجزيرة العربية على الرغم من وضعها الخاص الصغير ! هذا بينما تصل سنغافورة الى أكثر من مليونى نسمة ، وكانت بذلك الى قريب أكبر مدينة فى كل شبه جزيرة الهند الصينية البالغ سكانها أكثر من ١٠٠ مليون ! ولكن هذا طبعا لا يرجع الى الوظيفة الحربية ، وانما يشير الى جذبها واقترابها بالوظائف الأخرى ·

مثال آخر : ميناء شربورج المتقدم جدا فى قلب المانش ، والذى يعتبر قاعدة حربية ثانوية فى فرنسا ، وجد نفسه مستعدا تماما لاستقبال عابرات الأطلسى ، وساعده تصحيح الموضع بالأرصفة الحامية على التفوق على منافسيه مباشرة ، وشهرته اليوم كميناء لبواخر الركاب أشيع منها كقاعدة

بحرية . وفى الهافر لم يلبث الميناء التجارى الصغير الذى ألحق كفرع بالميناء الحربى أن تغلب على الأصل واستفاد من التسهيلات التى عملت أصلا لصالح الميناء خصيصا . وبليمث التى تقع الى الغرب منها ميناء Devonport الحربية تقوم بدور هام فى حركة بواخر الركاب والتجارة الساحلية . ولكييل كذلك تجارة هامة ، وبرست لها تجارة اقليمية ، وطولون تصدر البوكسيت ، ووهران القاعدة الحربية الفسيحة هى أيضا ثانية موانى الجزائر .

ومع ذلك كله فالقاعدة هى أن كمية الحركة التجارية التى تقوم فى الموانى الحربية محدودة عادة . فمثلا بورتسمث تكاد تنعدم فيها الحركة التجارية لأنها قريبة جدا من سوثامبتن . كذلك فيلهمسهافن قاعدة حربية بحتة ، وجبل طارق تخلو من التجارة . وبنزرت (٥٠ ألفا) عديمة الأهمية التجارية لأن « الوظيفة الحربية عاكست حتى الآن النمو التجارى والصناعى ». كذلك تارانتو ولامادالينا La Maddalena القاعدتان الحربيتان الايطاليتان لم يكن لهما أى أهمية تجارية .

بل ان القطاع التجارى فى الموانى الحربية غالبا ما يكون منفصلا وبعيدا بمسافة ما عن القطاع الحربى . فمثلا Mare Island ، وهى القاعدة الحربية فى خليج سان فرنسسكو ، تنفصل بوضوح عن سان فرنسسكو ، ولو أن القطاعين يقتربان كثيرا فى سان دييجو . وفى اليابان نجد قاعدة كورى Kure التى تبعد ببضعة أميال عن هيروشيما ، وقاعدة يوكوزوكا Yokosuka على خليج طوكيو ، هما قاعدتان حربيتان على الاطلاق ، ولكن من ناحية اخرى تقوم شيموزو Shimuzu ببعض النشاط التجارى . وعلى العموم فان الوظيفتين لا تمتزجان بسهولة ، لأن الوظيفة الحربية صارمة الشروط والظروف ، تحتاج الى حرية كاملة فى المناورات . ومعظم الموانى الحربية لا تقدم ميزات خاصة لحركة تجارية واسعة النطاق .

وتختلف الميناء الحربية عن المدينة الحربية فى أنهـا ليست أضخم حجما فحسب ، وانما كذلك فى أنهـا أكثر استقرارا وثباتا وأقل تأثرا بالذبذبات السياسية والتكنولوجية • على انهما تشتركان فى اختلال التركيب السكانى • فهناك عادة الميزان الجنسى المذكر • فمثلا فى مالطة (١٩٣١) كان الذكور ١٠ر٩١٨ والاناث ١٠ر٣٤٥ • ولكن سنغافورة مثل أحسن : ففى سنغافورة ــ كما فى الملايو ــ تصل نسبة الذكور الى الاناث الى ٣ : ١ نتيجة للهجرة الأجنبية الصينية الذكرية • والى هذه الخصائص يضاف فى القواعـد الاسـتعمارية شدة الخلط والتعقيد والتعدد الجنسى ، مما يؤدى الى الاحتكاك الاجتماعى • وربما كان من الصحيح أنه كانت للاستعمار سياسات موضوعة فى هـــذه الحالات لتخليط السكان بتشجيع التهجيـر المتنافر ، وذلك بقصـــد ابعـاد المنطقة عن الوطن الأم المنتزعة منه وتقويض دعواها بالاسترداد •

فمثلا فى عدن :

١٩٥٠		١٩٥٧	
المجموع	١٠٠ر٠٠٠	المجموع	١٤٠ر٠٠٠
عرب	٨٠ر٠٠٠	عدنى	٣٧ر٠٠٠
		يمنى	٤٥ر٠٠٠
باكستانى وهندى مسلم	٨ر٥٠٠	هندى	١٢ر٠٠٠
صومالى	٦ر٥٠٠	باكستانى	٥ر٠٠٠
هندوس	٣ر٥٠٠	صومالى	٧ر٠٠٠
يهود	١ر٥٠٠	هندى مستعرب	٨ر٠٠٠
هنود مسيحيون	ر٥٠٠	انجليزى مدنى	٥ر٠٠٠
		من مختلف الكومنولث	١٠ر٠٠٠

وبالمثل فى سنغافورة نجد أن السكان الوطنيين أصبحوا أقلية تافهة جداً، والاغلبية الساحقة من الأجانب المهاجرين ! فالصينيون ٨٣٪ . بينما الملاويون ١٢٪ فقط ، وهناك ٥ر٧٪ هنود ، والباقى أوربيون وأوراسيون Eurasians وذلك لأن الهجرة أتت أحيانا بنحو ٢٠٠ ألف فى السنة الواحدة !

الفصل الثـــانى

الوظيفة التجــارية

فى كل العصور وفى ظل كل اقتصاد ، وجد الانتاج نفسه اما متوجابفائض واما مثقلا بعجز وذلك بدرجة قلت أو كثرت · وفى الحالين لزم التبادل ، لأنه مادامت المنفعة الحدية marginal utility لأى سلعة تتناسب طــرديا لا معها فى حد ذاتها ولكن مع الحاجة اليها ، كان فى التبادل فائدة متبادلة · على أن هذا التبادل استلزم بدوره عملية نقل طالت أو قصرت . واســتدعى نقطة مركزية كبرت أو صغرت يتم فيها ، أى التجمع المدنى · وبذلك تتكون لدينا المعادلة الآتية : فائض + حاجة ـــ نقل = تجارة = مدينة ·

من هنـــا فالتجارة تبدو مرتبطة بالمدن ارتبــاطا طاغيا جعــل البعض يخصصها فى التعريف بالمدينة كما رأينا · ومن الكتاب من لا يرى تفسيرا للمدينة التاريخية الا فى الوظيفة التجــارية . مثل بيرين · ولكن زومبارت يضيف أن « مدن العصور الوسطى هى (اقتصاديا) من صنع ايجارات الأرض وعوائد الضرائب ، وما عاش التجار الا عن طريقها » ·

«Die Stadte der Mittelalter sind (okonomish) das Werk der Grundrenten and Steuer - bezieher. Die Kaufléuté éxistiérén nur durch sie.»

والمدن الحربية ، من جهة أخرى ، قديمة قدم المدن التجارية ان لم تكن أقدم · والواقع أن المدينة التجــارية فى السهل ، والمدينــــة الحربيـــة على المرتفع ، تمثلان الاهتمامين الرئيسيين فى العصــــور الماضية ، وترمزان الى تناوب النشـــاط السلمى والحربى فى التــاريخ · ولكن بينما تناقصت قيمة الوظيفة الحربية على العصور ، تزايدت أهمية التجارية باطراد · فالتجــــارة

ازدادت مع تقدم الحضارة ، لأن ارتفاع مستوى الانتاج ومستوى المعيشة يعنى القدرة على ، والحاجة الى ، مزيد من السلع الخارجية ، كما تساوق هذا مع تقدم المواصلات الذى مكن لتحقيق التبادل · وكل هذا معا زاد فى تطور المدينة التجارية ، ولهذا قيل أن « النقل هو المدنية transportation is civilisation » .

ولكن فى دراسة الوظيفة التجارية لابد أن نحدد موقف الوظيفة المالية ووظيفة النقل · فبعض التصنيفات الوظيفية للمدن تميز بينهما وبين الوظيفة التجارية · ولا شك أن العلاقة بين الوظيفة التجارية والمالية عميقة بل أساسية جدا ، بل يمكن اعتبار الوظيفة المالية « النواة النووية » النهائية للوظيفة التجارية · ولا شك أيضا أنها مدنية بالضرورة · بل ربما كانت الوحيدة المدنية بالضرورة ، فالتجارة والصناعة والنقل والثقافة والدين وغيرها وظائف يمكن أن تقوم فى الريف كما فى المدن ـ الا الوظيفة المالية · ومع ذلك فالوظيفة المالية على نفوذها الهائل ـ لا سيما منها « المالية العليا high finance » ـ لا تنتظم من القوى البشرية العاملة فى المدن الا قدرا ضئيلا جدا قد لا يزيد عن ½٪ · وليس هناك مدينة تقوم على الوظيفة المالية البحتة وحدها ، وهى جغرافيا تابعة للوظيفة التجارية · ولهذا يحسن الا تفرد فى تصنيف المدن على أساس أنها جزء من الوظيفة التجارية · أما النقل فعصب التجارة ، ولا توجد الوظيفة التجارية بدون وظيفة النقل · ورغم ان هناك عددا من المدن تطغى عليه وظيفة النقل ، الا أن هذا نادر جدا وقاصر على المناطق المنعزلة شبه الخالية الواقعة على طريق تجارى هام ، بل ان النظرية المدنية تفترض أن هذه المدينة تتحول بالضرورة الى مدينة تجارية · ولهذا يحسن ألا يفرد النقل فى تصنيف المدن ، على أن يكون مفهوما أن الوظيفة التجارية تفترضه وتعدد جزءا جوهريا منها ·

وتنقسم المدن التجارية الى قسمين ، برية وبحرية ٠

المـــدن التجـــارية

تطـــور المدينـــة التجـــارية

يمكن أن نميز فى تطور المدينـة التجارية بين ثلاث مراحل من المدينـة التجارية : الأسواق المحلية ، مدن التجارة الاقليمية ، مدن التجارة العالمية ٠ فأما الأولى فيبـدو أن السوق المحليـة كـانت فى كل العصـــور ضرورة من ضرورات الحياة الاجتماعية ، وانها وجدت فى كل نظم الحياة وفى كل اقتصاد مهما كان بدائيا ٠ فقد يرتب الرحل تنقلهم بحيث يجتمعون فتريا فى أسواق للتبادل ٠ وتظهر الأسواق المحليـة بكثرة حيث يلتقى الرحـل بالمستقرين ٠ وبين المستقرين قامت الأسواق المحليـة لتسهل حيـاتهم العـــامة وكمصحح corrective لعيوب حيـاة الاســتقرار واقتصاد الكفاية الذاتيـة المحليـة autarchy ٠ وقد كانت الضرائب والالتزامات العينية حتى العصور الوسطى عاملا مساعدا يدعو الى التبادل لتصريف الزائد ٠

وقد كان للأسواق ـ ومن أكثرها نشـاطا وحيوية أسواق الحيـــوان foire ـ مواعيـد معينة دورية ٠ وحالمـا تنتهى السوق ، تختفى كـــل أنواع الحياة والاضطراب وينزلق المركز الصـغير ليسترد كيانه القروى الذى يتركه مرة كل أسبوع ليصبح مدينة صغيرة ٠ وأحيانا كانت السوق تستمر طوال الأسبوع على هوامش القرية وتفيد منها افادة محـدودة ٠ فهـــذه الأسواق كانت اذن مدنا متقطعة ، ولكنهـا تعـد نفسها طيلة الأسبوع ليوم السوق ٠ ولهذا يقيم فيها مجموعة مستقرة من التجار وأصحاب الخانات وتقوم فيهـا عمليات تجـارية محدودة طوال الأسبوع ، ولو ان المحـــركة الحقيقية هى فى يوم السوق فقط ٠ ثم تتسع هذه النواة التجارية تدريجيـا ،

اذ تجتذب اليها أصحاب حرف وخدمات أخرى ٠

هكذا كان مولد كثير من المدن الصغيرة فى أوربا . فهذا مثلا هو تاريخ الغالبية العظمى من مراكز الكانتونات الفرنسية chef-lieux ، وهو ما وجده ديكنسون فى ايست انجليا ٠ ولقد كانت السوق الأسبوعية من لوازم المدينة فى العصور الوسطى ٠ وكانت هناك قوانين تمنع اقامة أسواق فى حدود أبعاد متنافسة مع سوق قائمة قبلا ـ وهى عادة نصف قطر قدره ٤ ـ ٦ أميال ٠ ويبدو أن الأسواق الصغيرة market town بلغت أوجها ـ على الأقل فى أوربا الغربية ـ حوالى بداية القرن ١٩ ، وظلت سائدة فى الشرق عامة حتى أواخر ذلك القرن تقريبا ٠

على أن مدن الأسواق المحلية لم تلبث أن دخلت بعد ذلك فى فترة من الاضمحلال ، لأن اطراد تقدم وسائل المواصلات وفن النقل وسع مدى اشعاع المدن الكبرى ، فأصبح التجار يتعاملون على أبعاد اكبر . وأصبح تجار المواشى ياتون مباشرة الى قراها هاجرين بذلك أسواق الحيوان ٠ ولم تنجح السيارة أو السيارة العامة فى رفع شأن الأسواق الريفية ٠ وهكذا أصبحت وحدة التجارة الحديثة هى المدى البعيد ، ولم نعد نعتمد كثيرا على الأسواق المحلية كما كان من قبل ٠ ولكن هذا ليس معناه التقليل من قيمة مدن الأسواق الصغيرة ، فهى ترقد غالبا عند جذور كثير من المدن المتوسطة ، وتقع على أصول كثير من المدن الكبرى والبنادر bourgs الرئيسية التى تسيطر على التجارة الاقليمية ٠

وقد تبدو لنا التجارة بعيدة المدى شيئا عاديا ـ لنا نحن الذين قد تتالف مائدة افطارنا من ستة أو سبعة بلاد فى آخر الأرض ٠ ولكن هذه العملية كانت شاقة شاذة فى الماضى ، تمثل حدثا فذا يقتصر على الكماليات التى تخضع لقانون النقل البدائى ، ما خف حمله وغلا ثمنه ، كالبهار والأقمشة

الفاخرة والمعادن النادرة · ومع تقدم المواصلات الحديثة خلقت هذه التجارة كونتوارات comptoirs تضخمت حثيثا الى مستودعات جبارة emporia ، entrepôt يدر بها سنويا ملايين الأطنان من السلع المختلفة الآتية من كل أطراف الدنيا ـ « كأنما كل العالم قد اجتمع بها » ·

وتمتاز هذه المراكز بأن لها اتصالات من كل نوع بالخارج ، بل ان هذه الاتصالات شرط لحياتها وتجسم لنا تحقق فكرة وحده العالم ، حتى لتوشك المدينة أن تكون نصبا تذكاريا لتكامل العالم · على ان أهم ما يميز هذه المراكز التجارية العالمية الكبرى هو النشاط المالى وحركة البنوك الى درجة ان الوظيفة المالية والمصرفية توشك أن ترقى الى وظيفة قائمة بذاتها · والمركز الذى تكثر فيه البنوك الكبرى كان ولازال المطلب الأول للمراكز التجارية · فمثلا كان انشاء بنك انجلترا فى القرن ١٧ فى لندن حادثا حاسما فى تاريخ ومستقبل المدينة ·

اذن فتطور المدينة التجارية من المحلية الى الاقليمية الى العالمية ذو وظيفة مباشرة لتطور الوظيفة التجارية باطرافها الثلاثة ـ فائض وحاجة ونقل · فأما تطور الفائض فاتى نتيجة لارتفاع مستوى الانتاجية ـ الزراعية أولا ثم الصناعية ـ ارتفاعا مطردا ، أى نتيجة لارتفاع تكنولوجيا الانتاج عامة · واما تطور الحاجة فقد كان نتيجة لارتفاع مستوى المعيشة وتعقد حاجات الفرد والمجتمع · واما تطور النقل فجاء نتيجة لتطور تكنولوجيا النقل والصيانة والحفظ ·

انواع المدينة التجارية

قد يمكن أن نميز وظيفيا بين ثلاثة أنواع من المدن التجارية ، وذلك على أساس نوع وميكانيكية التجاره فيها ، اكثر منه على أساس المجال الجغرافى

لنشاطها ، وان كان هناك بعض التداخل · وهذه الثلاثية هى : متجر الظهير hinterland emporium ، المستودع entrepôt ، نقطة التجميع point of assembly

١ ـ **متجر الظهير** : أو القاعدة التجارية trading capital ، هى المدينة التجارية التى تقوم بخدمة ظهير أرضى اقليمى حولها تسيطر عليه فى صادراته ووارداته ·· فهى تعيش للاقليم وعليه ، وكلما نما نمت معه · ويشبه هنتنجتون ويليامز هذه المدينة « بعملاق جالس على بوابة ضيعته · بيد يكتنس الحاصلات التى يعدها أهل ظهيره ، وبالأخرى يمتد الى اناس اخرين ، غرباء ربما ، ويقدم حاصلات قومه ليستبدلها بشىء يمكنه ان يرد الى رعاياه » · ولكن المدينة لا تسيطر على ظهيرها التجارى سيطرة لا ينازعها فيها أحد . فمناطق نفوذ مدن المتجر المختلفة تتداخل وتتشابك فى صراع واضح · والاتجاه العام مع تقدم المواصلات الحديث هو الى توسيع الظهير وتقليل عدد من المتجر ، وقد أصبحت مدينة المتجر هى أساس التنظيم الاقتصادى الحديث للمجتمع · ومن أمثلتها سانت لويس وشيكاغو وفيلادلفيا وبولتيمور ونيو أورليانز . كما تتضح فى المانيا ·

٢ ـ **مدينة المستودع** : وبينما تقوم مدينة المتجر بوظيفتها داخل الاقليم intra — regional ، تقوم مدينة المستودع (entrepôt = حرفيا : الواقع بين placed between) بوظيفتها كهمزة الوصل بين الاقاليم المختلفة interregional · ومدينة المستودع هى التى تنمو وتتضخم وتمتاز بموقع يمنحها تسهيلات وامتيازات تجعل التجارة المحيطة تفضل ان تمر بها وان كان الطريق اليها غير مباشر ، على أن تمر بطريق أقصر مباشر خلال مدينة أخرى اقل قيمة · وتمتاز مدينة المستودع لذلك بنشاط هائل فى الترانسيت والمصاريف والشحن والعمليات المالية ··· الخ · ولهذا فكثيرا ما تكون

وارداتها أكثر من صادراتها ، أو تمتاز بميزان تجارى يبدو خاسرا ، وان يكن هذا غير صحيح حقيقة نظرا لتعقد العمليات التجارية والنشاط غير المنظور · على أن الأغلب أن مدن المستودع هى موان بحرية أكثر منها مراكز برية ، مثال ذلك نيويورك ولندن وبروك وأمستردام وروتردام والبندقية وهمبورج · ولكن يلاحظ عموما أن خدمات مدن المستودع قد قلت أهميتها الآن عن ذى قبل ·

٣ ـ **نقطة التجميع : هى النقيض المباشر لمدينة المستودع** · فبينما تظهر هذه الأخيرة فى الأقاليم الكثيرة السكان الناضجة اقتصاديا ، لا توجد نقطة التجميع عادة الا فى المناطق المفتوحة حديثا نسبيا حيث لايزال هناك فائض من الانتاج الأولى يدعو الى التصدير على نطاق واسع · واذا كنا نبحث مثلا عن مدن المستودع فى غرب أوربا أو شرق الولايات المتحدة ، فاننا نبحث عن نقط التجميع فى شرق أوربا وغرب الولايات المتحدة ، ثم فى أمريكا الجنوبية ثم المناطق المدارية · فهى تسود فى المستعمرات المدارية المتأخرة التى كانت تستنزف حاصلاتها الأولية للقوى المستعمرة ، وتكاد تقتصر حياة المدن فيها على مراكز متوسطة كل هدفها أن تجمع المحصول فى نقطة مركزية وتعده لشحنه الى الخارج · ومعظم مدن نقط التجميع تمتاز بأنها تصدر أكثر ما تستورد ، وهذا لا يدل على اقتصاد سليم بقدر ما يدل على اقتصاد متأخر ، وعلى أن المدن لا تخدم اقاليمها الا خدمة سلبية أكثر منها ايجابية ·

من أمثلة المجموعة الأولى دولوث ، فهى ليست الا مرفأ جيدا ومجموعة من الأرصفة وعددا من الخطوط الحديدية ، يؤهلها موقعها لتجميع وشحن حديد مسابى وقمح نهر رد وأخشاب البحيرات · كذلك جلفستن : قطن وبترول وأخشاب · وبالمثل نورفوك : أخشاب وفحم وحبوب وقطن · وهناك

سانتوس للبن ٠ أما من المجموعة الثانية فثمة مدن الهند الصينية وجنوب شرق آسيا كنماذج مثالية ٠

الموقـــع

بينمـــا الموضع عنصر قليل الأهميـــة فى تحديد المدن التجارية ، تنتخب الوظيفة التجارية لمدنها مواقع معينـــة تحقق قانونا أوليـــا هو « انقطـــاع الطـــريق route break ، أى انسداد الحركة كما عبر راتزل traffic damming . فلابد للمدينة التجارية أولا من طريق للتجـــارة رئيسى أو ثانوى تقع عليـــه ، ثم على هذا الطريق يتحـــــدد الموقع بالضبط حيث يحدث انقطاع فى النقـــل والحركة لأى عامل ٠ ففكرتا الطريق والانقطاع حيويتان فى توقيـــع المـــدن التجارية ٠

فأما الطريق فلا شك أن الطرق المائية كانت أول الطرق السهلة ، وعلى أى حال بالنســـبة للنقل الثقيل ٠ ولـــكن الطرق المائيـــة موضـــعية ومعطـــاة بالضرورة ، وحدوثها المكانى أقل دائمـــا من المطلوب ، هـــذا اذا لم تكن سيئة الموقع بالنسبة للحركة التجـــارية ٠ ولذا فان الأغلبيـــة العظمى من المدن التجارية القارية خدمتهـــا أولا الطرق الأرضية route ، وأخيراأتت السكة الحديدية التى وقعت بدورها كثيرا من المـــدن ، تمـــاما مثلمـــا فعـــل الطريق من قبل ٠

وأما فكرة الانقطاع break-of-bulk فتأتى من أن التجارة اما أن تتم بين أقاليم متنافرة فى الانتاج فيكون الانقطاع انتاجيا ، واما أن تتم داخل الاقليم المتجانس الواحد فيكون الانقطاع نقليا ـ يعنى توزيعيا أيضا ٠

فالانقطاع الانتاجى يخلق مدنا تجسم روح التكـــامل البيئى والتكـــافل الاقليمى ، مثل « مدن القوافل caravan cities » أو « الموانى الصحراوية »

على جبهة التحام الصحراء أو الاستبس بالزراع أو الغــابات المدارية ٠ ويكفى أن نشير الى خريطة لابلاش الكلاسيكية لقلب العـالم القـديم ٠ وفى كندا أدى تصاقب اقتصاد الفراء الهندى والاقتصاد الأوربى المركب الى قيام مدن مثل فورت هدسون ٠ وحتى فى المجتمعات البدائية تتحقق هذه العلاقة ٠ كذلك تقوم مدن البيدمونت حيث تلتقى اقتصــاديات الجبـل باقتصــاديات السهل ٠

أما الانقطاع النقلى فيأتى عن أمرين ـ انقطاع فيزيوغرافى ، وانقطاع فيزيولوجى ٠ والأول يشـبه سباق الحواجز handicap race ٠ والثــانى سباق التتابع relay race ان صح التشبيه ٠

فمن الانقطاع الفيزيوغرافى نقط توقف الملاحة النهـرية للحــاجة الى العبور وتغيير وسيلة النقل transbordement ، فهنــاك يحتــاج التجــار والملاحون الى نقطة يرتبطون بها دائما كمتكأ صلب foothold ، pied-à-terre يستقرون بها وعائلاتهم ، ومن ثم أصحاب الخدمات التى يحتاجون اليهــا بالضرورة ، فتقوم الموانى النهـرية ٠ وبالمثل اذا اعترض الحـركة أو الطريق مسطح بحيرى تقوم الموانى البحرية ـ مثل كليفلند ومدن البحيرات العظمى ، وقـد يكون الانقطــاع الفيزيوغرافى نتيجة التضــاريس : فعنـد اقــدام المرات الجبلية تتجمع الحركة قبل اختــراق المرات الصــعبة وتقــوى الركائب أو المطــايا ، وهــكذا ظهرت فى قيعــان الأودية الالبيــة مدن عــديدة تختلف أهميتها بحسب أهمية المر ـ وذلك بصرف النظر عن الناحية الحربية للموضوع ـ مثل انسبروك وممر برنر ٠ وهــكذا أيضــا ظهرت الأســواق الكبيرة خلف الأقواس الجبلية الكبرى مثل ميلانو عند أقدام الالب ، ومثل دنفر التى تلعب على حواف الروكى الشرقية نفس دور ميلانو على الالب ، ومثل لوس انجلس على الجبهــة المقابلة من الكوردييرا حيث تدين برخائها

فى حوضها الذى تلفه الجبال للثغرات الجبلية التى سمحت بتجمع ٧ خطوط حديدية فيها ٠

أما الانقطاع الفيزيولوجى فيظهر حين تطول الطرق وتتحتم الراحة فى مراحل ونقط توقف stage-points ، relay-towns ٠ ويكثر هذا فى السهل الروسى ، ومدن القوافل فى حدود الرحلة الصحراوية مثل نزل الواحات التى تنقط بطون الأودية ٠ كذلك على الطرق الحديدية يستلزم فن النقل الحديدى من مسافة الى أخرى استبدال القاطرات ، كما أن تداول السلع يحتاج من حين لآخر الى تجميع العربات وتنظيمها ٠ ففى هذه النقط التى تبدأ كسكن لعمال الدريسة cheminots ، سرعان ما تظهر المدينة نتيجة لتدفق العمال والموظفين للعناية بالبضاعة ٠

مثلا كانت كرو Crewe فى ١٨٥٠ نقطة تتألف من ٤ منازل ، فلما أختيرت وصلة junction وأصبحت اليوم ملقى أو مفرق ٦ طرق حديدية رئيسية ، وصل تعدادها الى ٥١ ألفا ٠٠٠ وفى أمريكا الشمالية تتضح مدن المحطات بشكل مثالى نظرا لاتساع عرض القارة ونظرا لأن الخط الحديدى هنا كان وسيلة التوغل الكبرى ٠ وقد تكون النقطة الواحدة نقطة مرحلة لأكثر من طريق حديدى فتتضاعف أهميتها ، فليست خاربين فى منشوريا الا محطة انفراج وانشعاب خط Transsiberian الى دايرن Dairen وخط Transmanchurian الى فلاديفوستك ٠ ولكن هذا وحده كان كافيا لأن يجعل منها مدينة ذات ٦٦٠ الف نسمة ٠

وأخيرا ، وان يكن من السابق لأوانه أن نتحدث عن المدن التى خلفتها الخطوط الجوية ، الا أن من الملاحظ فعلا تركز بعض النوايا المدنية حول المحطات الجوية لأنها تمثل انقطاعا فيزيولوجيا شأنها شأن المحطات الحديدية ، فنن الطيران هو الذى يفرض هذا التتابع احيانا : مثلا ميدواى Medway فى الهادى ٠

الحجـــم

تمتاز المدن التجارية بأحجـام تتفاوت بحسب دائرة نشاطها ، أى أن أحجامها تتفاوت كثيرا . ولكن المهم أن الوظيفة التجـارية تتيح للمدن أحجاما كبيرة وهـائلة . بل ان أعظم التجمعات البشرية هى بلا شـك ما يرتبط بالتجارة . ويكفى أن أكبر نسبة من المدن الضخمة فى العالم توجد فيمـا سماه نابليون «a nation of shop-keepers» ... عـلى أن من الصعب أن نجـد مدينة كبرى تمارس الوظيفة التجـارية فحسب ، ممـا يجعل من الصعب عزل وتحـديد اثر أى وظيفـة بعينهـا على تحجيم المدن . فالمدينـة التجارية تجذب اليهـا الوظائف المتعـددة كالحربيـة احيانا ، وكالادارية غالبـا . وكالصناعية اخيـرا . ولذلك فالمدينـة التجـارية فى الأعم الاغلب متعـددة الوظائف plurifunctional . على ان من خصائص حجم المدينـة التجارية انه يقوم على أساس خطـر precarious مهدد لحد ما . فحيث انهـا نقط تقطع على طرق حركة ، فان كيانها رهن بتلك الطـرق . التى هى بدورها رهن بالعـلاقات المكانية المسـامة space-relations ، سواء منهـا الاقليمى أو العمرانى ecumenical أو الكوكبى geomatical . فلو تغيـر الموقع الفعـال effective location لأجـزاء الـكرة الأرضية بالنسـبة لبعضها البعض (باتساع المعمورة) ، لسبب هذا « أسرا نقليا «transport capture وليس ادل على هذا من الذبذبات التى لحقت البحر المتوسط والاطلسى منـذ كشف طريق الرأس . ونتائج هذه الذبذبات تصيب المدن التجارية الداخليـة كما تصيب الموانى التجارية .

الموانى التجـارية

أنواع الموانى التجــارية

يمكن ان نميز بين ثلاثة أنواع تقـابل ثلاث مراحل من الموانى التجارية وتناظر ما فى التجارية الداخلية : موانى الملاحة والتجـارة السـاحلية

coast-wise ، موانى الملاحة البحرية short-sea ، موانى الملاحة المحيطية deep-sea · وتتمثل المراحل الثلاث فى تاريخ الملاحة المحلية فالاقليمية فى البحر المتوسط ، ثم خروجها الى العالمية فى المحيط الأطلسى · والأنواع الثلاثة توجد فى معظم سواحل العالم اليوم ·

١ ـ **التجارة الساحلية** : والتجارة البحرية كانت فى البدء « ترعى » السواحل فقط ، كما يقول لابلاش · ولكن التجارة الساحلية الآن ليست قليلة الخطر أو الأهمية فهى تكاد تكون عالمية فى توزيعها · وهناك موان تبدو مرتبطة بها ارتباطا وثيقا مثل بوسطن (لنكولنشير) ، كنجزلين ، ابسويتش ، بول Poole فى انجلترا ، ومثل St. Brieuc · Roscoff فى بريتانى ، هارلنجن وجرونجن فى هولنده · ومثل هذه الموانى تكثر خاصة فى الدنمرك والنرويج والسويد وأسبانيا وايطاليا ويوغوسلافيا واليونان ، حيث تقلل من صعوبات النقل البرى التى قد تنشأ من المسافة أو تأخر طرق النقل الأخرى أو وقوع مساحات مائية بين أجزاء الدولة الواحدة · ولكن الملاحة الساحلية لا تقل عن ذلك أهمية فى انجلترا والمانيا وفرنسا · ففى انجلترا تقوم هى بالدور الذى يقوم به النقل المائى الداخلى فى البلاد الأخرى ، وفى ألمانيا قناة كييل ، وفى فرنسا ثمة الملاحة الساحلية الصغرى petit cabotage (الأطلسية) والكبرى grand c. (الأطلسية ـ المتوسطة) · ولكن من الصعب عامة أن نربط ربطا تاما بين نوع معين من الموانى وبين الملاحة الساحلية ، فليست كل موانى التجارة الساحلية صغيرة ، بل ان كل الموانى الكبرى لتمارسها بالفعل ·

٢ ـ **التجارة البحرية** : أما التجارة البحرية فلها الفضل فى ايجاد أول ما ظهر من المدن التجارية البعيدة المدى ، اذ لا ينتظر ظهور هذه على القارات قبل البحار ، لأن البحر كان فى الحقيقة الطريق الوحيد

المستعد دائما لحمل الانسان بلا حاجة الى تعبيد أو تمهيد ، وذلك فى كل الاتجاهات فى نفس الوقت • ولذلك فليس غريبا أن معظم المدن الكبرى التجارية فى العصور القديمة كانت موانى البحر المتوسط البحرية •

٣ — **التجارة المحيطية** : وأما التجارة المحيطية فترتبط بالموانى العمالقة العالمية Weltstadte ، التى تعتبر بحق مستودعات للعالم وملتقى له • فمن أعظم تجمعات المخزن والمستودعات ما تشرف عليه من حالق السكك الحديدية فى صفوف هائلة فى هامبورج • وربما برزت هنا الصفة العالمية أكثر مما تبرز فى كبرى المدن الداخلية ، لأن البحر لازال أعظم وسائل نقل السلع الضخمة • هناك يصبح الاتصال الخارجى هو عصب الحياة ، فتتقاطر الأموال والمصارف (ظلت بروج حتى القرن ١٥ المركز المصرفى الرئيسى ، وانفرس الميناء الأولى فى بلجيكا) ، كما تتكاثف مراكز العلاقات الخارجية (يكفى أن عدد القنصليات فى هامبورج وصل فى وقت ما الى ٢٠٠ !) •

والواقع أن الموانى الكبرى — بل المتوسطة — يمتاز سكانها بروح وعقلية وآفاق واسعة ، ونظرة أبعد ما تكون عن المحلية أو الضيق أو التعصب • فالكوزموبوليتانية قانون الموانى ، وهى الفارق بينهم وبين سكان المدن الداخلية • فكل السكان يعلمون أنهم يشاركون فى حياة وحضارة لا اقليمية وأن حياتهم مرتبطة بالميناء ، ووصول سفينة أو حمولة كبرى هو حدث هام بالنسبة للمدينة تنتظره وتنقل خبره الموانى الأمامية والراديو وتشير اليه الصحف • ونزول الركاب معناه حركة ورخاء فى محلات القطاعى • ومادامت السفن تدخل الميناء فان المدينة لا تشعر أبدا أنها منطوية على نفسها . فالحياة التجارية التى تولد على الأرصفة تستمر فى المكاتب ومخازن التصدير والشركات العالمية • ان المدينة تضطرب وتضطرم بأنفاس البحر وما عبر البحر •

وفى كل هذا يبرز دور النقل الحيوى ٠ ولذلك فان كل ميناء تحـاول أن تجمع أكبر قدر من وسائل النقل المتنوعة : فانفرس التى تدخلها حمولة قدرها ٢٠ مليون طن هى رأس الأسطول النهرى فى الاسكو وأحد رؤوس الأسطول النهرى فى الراين ، تتصل بالميز بقناة ألبرت وتتشعع منها الطرق الحديدية فى كل الجهات ٠

تطور الميناء التجارية اذن من المحلية الى الاقليمية الى العالمية يقابل تطور المدينة التجارية الداخلية ، ويرجع أيضا الى نفس الأسباب ٠ ولكن هناك فارقا هاما ، وهو أن الميناء كانت أسرع فى تطورها وخروجها عن النطاق المحلى الضيق . كما أن نسبة الموانى المحلية اليوم بين الموانى جميعا أقل بلا شك من نسبة المدن التجارية المحلية بين المدن التجارية الداخلية عامة ٠ ومن ناحية أخرى تتشابه المدن والموانى التجارية الداخلية فى أن تطور تكنولوجيا النقل المرتبط بكل منهما أدى الى عملية « اختزال » تدريجى فى اعدادها بوأد ما استبعد منها وتضخيم ما انتخب ٠

فالمراحل الأولى امتازت بتعدد الموانى التى كانت تتشابه تقريبا فى نشاطها وأحجامها ٠ فعشرات الموانى التى كانت تملأ سواحل انجلترا الجنوبية والشرقية انحدرت الآن تحت ضغط منافسة العدد القليل من الموانى الضخمة مثل لندن وهل وسوثمبتن ٠ وحتى ادخال السفن البخارية على أساطيل صيد الأسماك أدى بالمثل الى تركيز الصيادين فى بضع موان ممتازة ولكنها محدودة العدد مثل ابردين وجريمزبى ، وهجرهم لعشرات من قرى الصيد التى كانت ترصع الساحل الشرقى والجنوبى برمته ٠ كذلك لم تكن نيو انجلند فى أيام الاستعمار الأولى أكثر من شريط متصل من المحلات الساحلية يكاد يكون لكل خليج فيها ميناؤه الخاصة المنصرفة الى التجارة الساحلية والخارجية مع الهند الغربية

وساحل جيانا ، أو فى صيد البكلاه والاسقمرى والحيتان ، وبناء السفن ٠

ثم تلى هذه الفترة من التجانس التام السائد فى النشاط البحرى عملية تنافر وتباين محلى ، مع اتجاه فى عدد الموانى من التعدد الى القلة ٠ وهكذا نجد أن تطور فنون الملاحة والموانى أدى على العصور الى نقص فى العدد وزيادة فى الحجم والتركز ٠

وتقدر لويدز Lloyds عدد الموانى كما تعترف بها مصالح الجمارك فى العالم بنحو ٧٠٠٠ ميناء ٠ ويقدر أن فى المملكة المتحدة بين ٦٠٠ ، ٣٠٠ ميناء ، وفى فرنسا ١٠٠ ، وألمانيا ٩٣ ، والدنمرك ٧٠ ، والسويد ٢٧٠ ، والصين ٤٠ ، وأندونيسيا حوالى ٥٠٠ ٠ على أن من الواضح أن السواد الأعظم من هذه الأعداد هو موان تافهة جدا ٠ أما موانى العالم الرئيسية التى لا يقل ما يدخلها سنويا عن مليون طن من الحمولة فهى محدودة نسبيا اذ تبلغ ١٧١ ميناء ، وهناك ١٧١ ميناء آخرى تقرب حمولة ما يدخل كلا منها من المليون طن اقترابا واضحا ٠ ويزداد التركيز وضوحا اذا علمنا أن قلة مختارة بين المجموعة الأولى هى التى تسيطر فعلا على الجزء الأكبر من مجموع الحمولة ٠

الحمولة بملايين الأطنان	١-٥ر٢	٥ر٢-٥	٥-٥ر٧	٥ر٧-١٠	١٠-١٥	١٥-٢٠	+٢٠
عدد الموانى	٤٣	٥١	٢٥	١٣	٢٤	٧	٨

وعلى ذلك فكما يقول مورجان :

«Maritime activity — tends to concentrate into not merely big units but into very big units.»

التصنيف الوظيفى للموانى

لم يقتصر تطور الميناء التجارية على الناحية الشكلية فحسب ، بل تعداها الى الناحية الوظيفية ٠ فقد تطورت من النشاط التجارى العام

الى التخصص بحسب السلع • فالتجارة الحديثة تتطلب آلات ومنشآت ووسائل معقدة لتداولها ومعالجتها تزداد تحسـنا وتكلفة باستمرار ، ومن ثم يتعين تخصص الميناء فى سلع معينة بقدر الامكان ليصبح عملية اقتصادية • من هنا التصنيف الوظيفى للموانى •

ولكن أسس التصنيف متعددة • فقـد تكون مدى ومجال نشاط الميناء الجغرافى ، سواء محلى أو اقليمى أو قومى أو عالمى • ولكن الأساس الأهم هو نوع النشاط الاقتصادى • فقد يكون اتجاه الحركة : موانى تصدير وموانى استيراد ، وقد يكون نوع السلعة التى تتداولها الميناء : فهناك موانى البترول وموانى الخامات المعدنية وموانى الفحم وموانى السمك وموانى القمح وموانى الأرز ••• الخ • وقـد يكون الأساس هو العملية التى يتم بها النشاط الاقتصادى : فهناك موانى الصناعة ، وموانى التجارة ، وموانى الترانزيت ، وموانى التوصيل transshipment وموانى التموين ports of all • وقد يكون أخيرا نوع السفن التى تزور الميناء : موانى المسافرين ، موانى الخطوط المنتظمة liner ports • موانى المتسكعات tramps ports ، موانى الناقلات tankers • لكن من الواضح أن هذه التصانيف ليست جامعة مانعة ، بل تتداخل وقد تشترك الميناء الواحدة فى أكثر من فئة فيها •

١ ـ **موانى التصدير :** ولنبدأ بموانى التصدير • فنجد أن موانى أقاليم الزراعة المدارية تمتاز أساسا بأنها موانى صادرات الأبعاديات ، بل أن بعضها ما قام أصلا الا كمخرج لهذه الحاصلات • والقائمه تمثيل صغير فقط لهذه الفئة : كلكتا ـ الجوت ، بومباى ـ القطن ، بانجوك ورانجون ـ الأرز ، مانيلا ـ قنب مانيلا ، سورابايا وهابانا ورسيف ـ السكر ، سنغافورة وسابقا بارا ـ المطاط ، ساو سلفادور ـ الكاكاو ،

ســـــانتوس - البن ، دايرين - صـــويا منشوريا ، كاولاك Kaolack- السـسـودانى . ولنـــــلاحظ أن من الحـاصلات ما لا يدعو الى خلق موانى تخصصية كبيرة كالموز ، لأنه قابل للفساد والتلف بحيث لا يمكن جمعـه فى ميناء واحـدة عظيمة ، وانما ينبغى أن يقطف من عدد كبير من الموانى الصغيرة القريبة من أبعاديات الزراعة .

هنــاك بعـــد موانى تصـــدير الفحم مثل كارديف ، وفى أمريكـــا هامبتون رودز Hampton Roads ، نيوبورت نيوز ، نورفوك . وفيهايسود الجاروف البخـــارى العملاق الذى يعمل باستمرار فى الأكوام الســـوداء المكدسة التى تفتح عليهـا ضلوع السفن مبـــاشرة . ومن موانى الحـــديد لوليا Lulea ونارفك وأوكســلسوند Oxelsund فى السويد ، وبلباو وسانتندر فى أسبانيا . وفى موانى الحـديد ترى العـربات الصـغيرة التى تدرج متتابعة الى الزلاقات الخاصة التى تصب الخام القاتم فى السفن .

وموانى البترول ظاهرة أحدث . ولتصدير الزيت الخام قد يكفى مجرد نقطة شحن مادام المرفأ او المدخـل roadstead محميـا بدرجة معقـولة ، وهكذا تقوم موانى بترول « بدائيـة » مثل كومودورو ريفـــادافيا جنـــوب بوينوس أيرس بألف ميـل ، ومثـــل Lobitos فى بيـرو ، وتوكســـبان Porto Lobos فى المكسيك . ولـكن تزايد حجم النـاقلات المطرد يجعـل من الضرورى تنمية موانى ضخمة متخصصة . ولقد كانت موانى لويزيانا وتكساس وكاليفورنيـا من أول الموانى المتخصصة التى خلقهـا البترول . والآن فلقد انتشرت الظاهرة لا سيما بعـد ان أصبح التصـدير والتكرير معـا تقليدا عاما : كوراســـاو Curaçao وأوربا Aruba ، Punta Cardon على ساحل فنزويلا ، namomal على ساحل كولومبيا قرب قرطاجنة ، باكو ،

عبدان ، بندر مشهور فى ايران ، الأحمدى وهو أعظم ميناء لشحن البترول فى العالم ، رأس تنورة والدمام والخوبر والبحرين (سترة) ، قطر والفاو ، وموانى نهايات الأنابيب طرابلس وحينا ، وموانى آبار ميدان ، باليك بابان ، بالبانج فى أندونيسيا • ويلاحظ فى هذه الثروة الباطنية الثقيلة أنها ـ كالفحم والحديد ـ اذا وقعت بحكم الجيولوجيا فى موقع قارى داخلى شديد البعد عن الساحل وأصبح مشروع النقل للتصدير غير اقتصادى فانها لا تعد عاملا يدعو الى خلق الموانى المتخصصة ـ مثال ذلك حقل بترول Leduc فى البرتا •

٢ ـ **موانى الاستيراد** : أما عن موانى الاستيراد فمنها موانى الزيت ، اذ لم تعد موانى البترول تقتصر على موانى شحنه ، بل لقد انتشرت ظاهرة موانى استيراد وتكرير البترول فى معظم موانى أوربا والولايات المتحدة • وبينما يمكن لموانى شحن البترول أن تتعدد وتتبعثر ، تميل موانى استيراده الى التركز القوى وقلة العدد ، لأن منشآت التكرير باهظة ضخمة • ولقد أتت الناقلات الضخمة مؤكدة لهذا الاتجاه ، لذا ينتظر فى مصافى أوربا عملية « خف » على حساب الوحدات الصغرى لصلحة الكبرى • وهناك عدا موانى استيراد الزيت ، موانى استيراد الفحم مثل روان ، وموانى التفحيم bunkering ، وقد يمكن اعتبارها أيضا من موانى النقل • ويلاحظ أن بين موانى التصدير والاستيراد فى كل من الفحم والبترول فارقا توزيعيا هاما . فالتصدير يدعو الى عدد أقل من الموانى ولكن من حجم ضخم ، بينما يدعو الاستيراد الى عدد أكبر من حجم أصغر •

٣ ـ **موانى الصيد** : أما موانى صيد الأسماك فهى بطبيعتها تقريبا متخصصة . ولبعضها ارتباط طويل الأمد بمصايد معينة ، مثل سان مالو وموانى بقلة نيوفوندلند • وبعضها عرف تغيرات عنيفة نتيجة لتغيرات

انتاجية مصايده ، والمثل الكلاسيكى هو موانى الهنسا بعد هجرة الرنجة من البلطيق الى الشمال · وفى القرن الأخير أدى تناقص الثروة السمكية فى القنال الانجليزى الى ضياع أهمية موانى الصيد القديمة فى انجلترا مثل بريكزام Brixham وانتقال صياديها الى موانى بحر الشمال ·

وكلما توفرت السواحل كلما تخصصت بعض موانى فى الصيد فقط ، كما فى الجزر البريطانية حيث تسود تجارة السمك تماما نشاط بيترهيد ولاريستوفت Lowestoft ، يارمث ، ميلفورد هيفن ، فليت وود ، وتسهم بدور هام فى نشاط أبردين ، ليث ، نورث شيلدز ، هل ، جريمزبى ، سوانزى · وفى النرويج تعتبر برجن ميناء سمك أساسا ، ومن هنا شهرتها بأنها اقذر مدينة فى العالم ··· أما اذا كان قطاع الدولة الساحلى محدودا ، فان الموانى الكبرى تصبح أيضا موانى الصيد ، كما فى آلمانيا حيث موانى السمك الرئيسية الثلاث هى برمرهافن ـ فيزرميندى ، كوكسهافن وهمبورج ـ التونا · وفى هولنده وبلجيكا وفرنسا عدة موانى يمكن اعتبارها من موانى الصيد ·

ولا تقوم كل موانى الصيد على الصيد المحلى فقط ، بل ان كثيرا منها يغامر بعد التقدم العلمى والفنى الحديث فى مصايد بعيدة تخرج بها الى طرق الملاحة الرئيسية مما يجلب اليها نشاطا فى غير تجارة السمك · ويجعل موانى الصيد غالبا موانى تجارية فى نفس الوقت · فبين موانى الصيد الرئيسية فى فرنسا نجد ان لوريان Lorient هى كذلك ميناء حربية ، وبولونى هى ميناء بريد وبضائع وتموين · وفى بلجيكا تقوم أوستند بالتجارة العامة والبريد الى جانب الصيد · وفى هولنده تضيف Ijumuiden التجارة، فلاردينجن Vlaardingen البضائع ·

٤ ـ موانى النقل : ويمكننا أن نحدد مجموعة وظيفية من الموانى تحت

اسم « موانى النقل » . وليس فيها للميناء فى ذاته تجارة أو انتاج ، ولكنه همزة وصل بصورة أو أخرى على طريق ملاحى طويل عادة حيث تتخذ « كانقطاع نقلى » وكضرورة مسافية ·

(أ) موانى التموين ports of call · هذه هى التى يصعب تعريفها ويشك فى امكان وجودها وحدها · فعلى الطرق المحيطية الطويلة تدعو الحاجة الى تجديد التزود بالمياه العذبة والغذاء والوقود فى عدة نقط بينية · وهكذا كانت موانى التفحيم أهم انواع هذه الفئة · ومن أهم الأمثلة فلشنج التى تستورد الفحم بسهولة من الرور ، ودارتمث على نقطة متطرفة فى غرب اوربا قبل الخروج الى عرض المحيط · ثم هناك سلسلة موانى التفحيم الكلاسيكية على خطوط السويس والرأس والهادى :·على الترتيب : جبل طارق - مالطة كولومبو ، فنشال Funchal ، سان فنسنت فى جزر كيب فيرد - لاس بالماس كيب تاون - ثم مانيلا - سوفا Suva - باجو باجو Pango Pango بابيت Papeete هونولولو · لكن يلاحظ هنا أن كثيرا من هذه الموانى يتحول الآن من الفحم الى البترول بعد تحول السفن من الوقود الأول الى الثانى - مثلا انشاء مصفاة بترول عدن ، بور سعيد ·

(ب) **موانى التوصيل** transshipment ports . وهى التى تقوم بنقل السلع من مصادر مختلفة لا لتستهلكها هى ولكن لحساب موانى أصغر مجاورة لا يمكن أن تنتهى اليها السفن لضآلة أهميتها · فمثلا السلع التى ستنتهى الى موانى المغرب تاتى أولا الى جبل طارق ، ثم منها تأخذها سفن صغيرة الى الموانى المغربية المختلفة · وبالمثل تعمل لشبونة لحساب موانى المستعمرات البرتغالية ، وبورت هاركرت لحساب موانى غرب افريقيا الصغيرة ، وكريستوبال لحساب موانى أمريكا الوسطى الصغيرة ·

(ج) **موانى المستودعات** entrepôt ports · وقد تبدو لأول وهلة

كموانى « التوصيل » أو شبيهة بها ، ولكنها فى الواقع أكثر تعقيدا وتنظيما ، فهى تستورد السلع لحسابها ثم تعيد بيعها كتجارة مستقلة بعد ان تشكلها قليلا أو تصنعها أو تصنفها ... الخ ، وكثير من الموانى الكبرى يقوم بهذه العملية مثل لندن وامستردام وكوبنهاجن وروتردام وانفرس ومرسيليا — والأخيرة تقوم بتجميع المنتجات المدارية ثم اعادة تصديرها الى الولايات المتحدة . كذلك سنغافورة ميناء مستودع للملايو وأندونيسيا .

(د) **موانى البريد** packet station ports . من امثلتها فيشجارد ، ولو أنها عادة تكون جزءا من ميناء أكبر مثل سوثمبتن والهافر وديبب ودنكرك .

(هـ) **موانى قاطرات البحـــر** ferry ports (المعبـــارات) . تكثـــر فى البلاد الجزرية الضيقة المضايق ، الكثيفة السكان ، الغنية الراقية ، مثـــل الدنمرك واليابان حيث موجى — شيمونوزيكى . ومثل طريق دوفر — كاليه . ولكن هذه المجموعة لصعوباتها بدأت تتحول الى موانى الأنفاق ، كما فى الدنمرك واليابان وكما يدل مشروع نفق المانش .

هـــذه هى أهم فئات الموانى وظيفيـــا . وسيبدو أن الموانى تميل الى التخصص بحسب السلع والنشـــاط . ولكن لابد من ناحية أخرى أن نلاحظ اتجاها عكسيا . وذلك لأن « السلع تتداعى » . فللموانى المتخصصة نقطة ضعف هى أن حركتها موسمية فقط فى الغالب . ومن المفيد بل الضرورى تخفيض التكاليف العامة على فترة أطول بالجمع بين عدة محاصيل وسلع . ومن المفيد أيضا تكميل حمولة من المواد الخفيفة بسلع ثقيلة كالمعادن لتعمل كصابورة تحفظ توازن السفينة (sur lest, ballast) . كذلك يلاحظ أن الموانى المتخصصة لها ميزان تجارى ليس فى صالحها دائما ، فان السفن قد تعـــود اليها بالصابورة فقط . وعلى هذا فان للتخصص الوظيفى والسلعى مناقبه ومثالبه . وللتحايل على التوفيق بينهما أصبح تخصص الموانى فى الســـلع

هو تخصص بالأحواض : وبهذا تجمع الميناء بين الحسنيين : التخصص والتكامل ·

الموقع

تتحدد مواقع الموانى التجارية عند التحام طرق التجارة والمواصلات البحرية بالبرية · أى أن هذه المواقع هى أيضا نقط انقطاع break بين اليابس والماء · ولهذا يتحدد موقع الميناء بعاملين : « الظهير hinterland » ، واليابس المواجه للميناء عبر الماء وهو ما يسمى « النظير foreland» ، والميناء هى الوسيط بينهما ·

فمن ناحية الظهير كلما ارتفعت القيمة الاكيومينية (العمرانية) والاقتصادية وتنوعت ، كلما ارتفع واشتد التبادل ، وكلما زادت قيمة موقع الميناء الوسيط · وهنا نلاحظ أن توزيع الأقاليم الطبيعية والمناخية فى العالم بحيث تكون السواحل الغربية للقارات متناظرة فيما بينهما ، يجعل سواحل المحيط الواحد لحسن الحظ مختلفة وبالتالى تشجع على التبادل والحركة · أما عن النظير فان فكرة « الفورلاند » تشمل ضمنا المسطح المائى الفاصل ، وهذا يجب أن يكون فى قطاع مهم تجاريا ، أى موقع غير متطرف يفضى الى لا شىء ، كما ينبغى أن يكون صالحا للملاحة فيخلو مثلا من الجليد · فتجمد بعض الموانى فى الشتاء يقلل من اهميتها : مثلا الميناءان الرئيسيتان بكندا هما مونتريول وكويبك ، ولكن الجليد يغلقهما فى الشتاء ، فتصبح هاليفكس وسانت جون « موانى الشتاء winter ports» .

وفيما بين الظهير والنظير يمكننا أن نرى بوضوح انه بينما تتعدد طرق الحركة وخطوطها على الظهير اليابس ، ومن انهار الى أودية انهار الى ممرات جبلية الى طرق برية وسكك حديدية ، نجد أنها تتحدد بالضرورة على الماء

بمسالك قليلة sea lanes · وعلى هذا ففى اطار الموقع العام الذى يحدده الوضع العام لالتقاء الظهير والنظير سنجد طبقات متراتبة من قيم مواقع الموانى تحددها قيم خطوط الحركة البرية والدخول فى اليابس · فهناك موانى مصبات الأنهار ، البارزة أو الخارجية exterior ، والمتعمقة أو الداخلية interior · وتمتاز الأخيرة بوقوعها على آخر نهاية لوسيلة المواصلات الأرخص ــ النقل البحرى ، وأول بداية لوسيلة المواصلات الأغلى ــ النقل النهرى · كذلك يمكنها عادة أن تكون عواصم اقليمية ، أى تجمع وظائف اجتماعية وادارية الى جانب التجارية ·

وعدا المواقع النهرية ، قد تقوم الميناء على جزيرة فى المصب مثل مونتربول ونيو أورليانز · أو قد تتحاشى المصب كلية لعيوبه وتلجأ الى رأس صخرى قريب مثل هونج كونج بالنسبة الى كانتون · وهناك مناطق متصلة شهيرة بأن موانيها تتحاشى مصبات الأنهار وتظهر على الساحل بعيدا عنها ، كحوض البحر المتوسط الذى كثيرا ما تتحول مصبات انهاره الى مناقع ملارية والى مضاحل غير صالحة · وهناك الموانى البحرية على بحيرات الأنهار ، وقد تكون داخلية بعيدة عن الساحل ، ولكن تفتحها الوسائل الحديثة للنقل المحيطى · فمثلا موانى البحيرات الأمريكية منذ قناة ايرى أصبحت تقع من الناحية العملية على ساحل الأطلسى (St. Lawrence Seaway) .

واذا نحن وسعنا بؤرة منظارنا الى الموانى فسنجد مواقعها تتحدد بالتوجيه الاقليمى · فمثلا فى الجزر الصغيرة المساحة التى لا تملك الا ميناء واحدة رئيسية يصبح السؤال : ما الذى يحدد موقع هذه الميناء على هذا الجانب أو ذلك من الجزيرة ؟ والجواب هو اما الموضع بالنسبة لمجارى الملاحة المحيطية الكبرى ، واما التطلع الى أهم يابس مواجه عبر الماء أى

الفورلاند ، فكولومبو على ساحل سيلون الغربى لا الشرقى ، لأن الأول مباشر على طريق الملاحة بين الشرق والغرب . وجاكارتا وسورابايا فى ساحل شمال جاوه ، وباليانج وميدان فى شرق سومطرة ، ومكسر على ساحل غرب سيلاويزى حتى تطل جميعا على بحر أندونيسيا الفعال . وهبانا على ساحل كوبا الشمالى لا الجنوبى لكى تواجه عالم الولايات المتحدة الاقتصادى . ومانيلا على ساحل لوزون الغربى لتواجه كتلة آسيا . وبالمثل تاييه على ساحل غرب فرموزا لتواجه كتلة الصين . وأجاكسيو فى كورسيكا على الساحل الغربى الضيق لا الشرقى الواسع لكى تواجه فرنسا .

ومن ناحية اخرى يلاحظ ان كل قطاع من السواحل فى اوربا تقريبا قد انتظمت عليه عقود الموانى الصغيرة ، ولكن المهم ان قليلا منها هو الذى نجح ونما ، ولو أن الأسباب الجغرافية فى هذا ليست دائما واضحة تماما . ويمكن أن نقول أنه فى الماضى حين المواصلات البرية صعبة كان موضع الميناء هاما ، وأما الآن حين أصبح الظهير عنصرا هاما فى نشاط الميناء فقد زادت اهمية الموقع . ويعبر لابلاش عن ذلك فيقول :

«Certain advantages to which geography formerly attached great weight such as a highly indented coastline, have taken secondary place, while considerations of location have become paramount.»

على أن المهم أن اطار الموقع العام الذى يرسمه التقاء الهنترلاند والفورلاند هو قيمة متغايرة على العصور تغايرا جذريا ، لأنها خاضعة لتوسع محيط العالم المعمور أو المعروف أو الفعال ، وللذبذبات المستمرة فى الأثقال البشرية والأوزان الحضارية لكل رقعة فيه . فضلا عن التغيرات المسببة أو المترتبة فى مجارى الحركة بينها . ولهذا فان قيم مواقع الموانى

خضعت لتطورات بعيدة المدى طوال التاريخ · بل ان تاريخ الموانى ، الذى هو على وجه التحـديد تاريخ مواقع الموانى ، هو الى حـد بعيـد تاريخ الحضـارة · ولقد كانت مواقع الموانى الساحلية دائما ـ واليوم أكثر منهـا فى أى وقت مضى ـ تعين توزيع أكثر المدن وأضخمها · ويمكننا أن نعتبـر تطور مواقع الموانى على العصور كقصة العلاقة المتطورة بين بعدين جغرافيين هما الظهير والنظير ·

ومن المهم فى دراسة موقع الموانى كما ينبهنا ستامب ألا نغـالى نحن الجغرافيين ، كما قد نميل أحيانا ، فى تقدير مزاياها تحت ايحاء أحجامهـا وأهميتها الحالية ، فقد يكون ذلك نتيجة لمبـدأ القصور الـذاتى أو الاندفاع التـاريخى فقط دون أن تكون المزايا الأولى الأولية كبيـرة بنوع خاص · بل ان كثيرا من الموانى كانت مشاريع ومضاربات فاشلة · ففى كندا ـ وهى بلد يميل الى الاسراف فى مواصلاته ـ صمم ميناء برنس روبرت على مرفأ طبيعى عظيم لكى يصبح الميناء الكبيرة لشمال الهادى بعد أن وصلتها السكة الحـديدية فى سنة ١٩١٥ ، فهى أقرب الى اليـابان بنحو ٥٠٠ ميـل من فانكوفر · ومع ذلك ظلت برنس روبرت ميناء ضئيلة ، لأن تجارة فانكوفر هى فى الواقع مع جهات فى جنوب الهادى أو عبر بنما ، وبالمثل تشرتشل ، ميناء خليج هدسن التى قصـد بها فتح طريق أقصر شرقا لقمح البرارى وتحمس له بقوة مزارعو البرتا وسسكتشوان ، لم ينجح ولم يتداول الا قليلا من القمح وذلك لقصر الفصل الخالى من الجليد ·

مثل آخر قاليقوط Calicut فى الهند ، أصبحت قليلة الأهمية بعد مجد قرون · وفى غرب استراليا كان لميناء أولبنى موقع عظيم على طريق تموين السفن من والى شرق أستراليا ونيوزيلند ، ولكن تعمير غرب أستراليا أتى فى سوانلاند أى نحو ٢٥٠ ميلا الى الشمال بعيـدا عن أقصر طريق ، ومع

ذلك انجذبت السفن اليهـا وخلقت ميناء رديئة فى مصب نهر سوان ، بينمـا تركت أولينى مشروعا فاشلا • وفى جنوب افريقيا قام على مصب نهر كووى Kowie ميناء بورت الفرد فى أواخر القرن الماضى فى موضع صعب ، لـذا قتلته منافسة بورت اليزابيث ، فهجر ، وفى غرب ويلز كان المؤمل أن تجذب فيشجارد ـ ميناء البريد الايرلندى ـ خطوط الملاحة الأطلسية كطريق أقصر من طريق ليفربول الى لندن ، ولكن هذا لم يتحقق •

الموضـــــع

اذا كان الموضع محدود الأهمية فى حالة المدينة التجارية الداخليـة ، فانه أعظم اهمية بكثير فى حالة الميناء التجارية • ولقد رأينا أن البيئة البحرية المثالية تتألف من عناصر ثلاثة ، الظهير القـارى والواجهـة البحرية وخط الساحل ، ورأينا أن العنصرين الأولين يرتبطان بالموقع والثالث هو الـذى يرتبط بالموضـــع • ونضيف الآن أن الســـواحل تنقسم الى نوعين ، غارق ومرفوع submerged, emergent •ويسود النوع الغارقبوجه عام فىالعروض العليا ، لأن الجليد ـ وهو الذى أحدث تغيرات توازنية فى العلاقة بين سـطح اليابس والماء ـ كان موقعه شماليا فى العروض العليا • أما النوع المرفوع فيسود عامة فى العروض الســـفلى • وتقترب العروض الوسطى فى هـــذه النـــاحية من العروض السفلى • والمهم أن طبيعـــة الموضع تتحـــدد بطبيعة السواحل الغارقة أو المرفوعة • كذلك فاذا كنا نتكلم عن الســاحل كأحـــد عناصر ثلاثة فى البيئة البحرية ، فان الواقع انه ليس خطا مطلقا ، بل هـــو نطاق موضعى ضيق يمكن أن يتجزأ بدوره الى صقيب أوملاند Umland ، وواجهة مائية waterfront ، وخط الساحل نفسه أو سيف البحر •

١ ـ **الصقيب** : الموضع المثـــالى يتطلب صقيبا فسيحا نسبيا ليمـكن من قيام مدينة الميناء ولا يقيد نموها فى المستقبل ، كما يسمح بوجود بعض

الأراضى الزراعية لتغذية المدينة · وهذا يتوفر عادة فى السواحل المرفوعة السهلية المنبسطة ، ولكنه قد يكون مشكلة فى السواحل الغارقة وخاصة فى القطاعات الجبلية منها ، حيث تحيط الحوائط الجبلية بخط الساحل احاطة السوار بالمعصم وتكاد تخنقه ، كما فى سواحل أمريكا على الهادى حيث نجد الشوارع فى سان فرنسسكو وفلباريزو وغيرهما شديدة الانحدار والوعورة لدرجة أن السيارات المعلقة cable cars تستعمل بدل سيارات الترولى trolley cars · وفى سياتل لزم قطع وتفتيت تلال ضخمة برمتها والقاؤها فى الأجزاء الضحلة من المرفأ لكى تمهد أرضية المدينة ، وفى برنس روبرت - نهاية سكة حديد الكانيديان ناشنال - يمنع تحدر الشوارع سير السيارات · وفى جنوة تحتضن الجبال الساحل لدرجة شلت نمو المدينة حديثا · وفى مرسيليا عاقت الجبال امتداد طرق المواصلات مع الداخل ، فتحتم خلقها بقطع انفاق باهظة التكاليف فى الجبال تصل الماء بالداخل مثل نفق نيرت Nerthe ونفق روف Rove .

٢ - **خط الساحل أو سيف البحر** : هذا فى الشواطىء الغارقة يكون واسع التحديد ، ولذا تكثر الموانى فى سواحل البحر المتوسط مثلا · اما فى المرفوعة والرسوبية فهو يتكون من منطقة لها حافتان ، الحافة الخارجية outer edge المتصلة بالماء توا ، والحافة الداخلية inner edge التى ينتهى عندها آخر ألسنة الأرض الصلبة القارية · وتتضح هذه الثنائية حيث تقدم لنا مصبات الانهار والمصبات الخليجية قطاعا عرضيا · ولقد كانت مناطق التقاء الساحل بالانهار ذات المصبات الخليجية المدية estuary ، أو بالأنهار سير ـدية . دائما مواضع مفضلة للموانى البحرية والنهرية على الترتيب ، ولكن هذه المواضع كانت دائما تقوم على الحافة الداخلية وتتحاشى الحافة

الخارجية وذلك سعيا وراء الحمـاية الطبيعية والبشرية ٠ فالطبيعية — من غزوات أمواج البحر العالية swells كما فى بحر الشمـال خاصة ، ومن أخطار الملاريا فى مناقع النطاق الأمفيبى الهش كما فى البحر المتوسط خاصة والبشرية — من أخطار القرصنة المتفشية حينئذ ٠

ومن الناحية الأخرى كان صغر حجم وعمق السفن المستعملة يسمح لها بالتوغل بسهولة حتى الحافة الداخلية ٠ لذلك نجد المدن الألمانية البحرية التجارية القديمة على بحر الشمال والبلطيق من برمن حتى كونجزبرج تقع على مصبات الأنهار على بعد يتراوح بين ٦ ، ٦٠ ميلا من مياه البحر ، رغم أنها جميعا كانت تعمل فى تجارة اتحاد الهنسا الجبـار ٠ كذلك أوترخت — Ultrajectum الرومانية — كانت تقوم كما يدل اسمها على آخر السنة الصخور الصلبة فى طمى الدلتا ٠ وبالمثل لندن بالنسبة للتيمز ٠ وحول المواش نجد كمبردج عـلى نهر الكام ، وهمنجتون وسـتامفورد على النن Nen ، ولنكولن على الويذام Witham ، تحدد الحافة الداخلية الصلبة ، وبالمثل تفعل موانى تودكاستر Todcaster ، يررك كاسلفورد Castleford ودونكاستر بالنسبة لمنخفضات الهمبر ٠ كذلك تحدد مواضع موانى ومدن خط السقوط فى أمريـكا Fall-Line الحافة الداخلية التى هى حافة هضبة بيدمونت ٠

على أن تطور تكنولوجيا الملاحة وما أدى اليه من ازدياد هـائل فى حجم وغاطس السفن سلب الأهمية من مواضع الحافة الداخليـة ونقلهـا الى الخارجيـة ، وساعد على ذلك تزايد امكانيات الوقاية الاصطناعية من أخطار الأمواج والتيارات ٠ وفى هـذه الطفرة الحرجة فقدت موانى الحافة الداخلية كل أو جل أهميتها لموانى الحافة الخارجية ٠ فمثلا فقدت اشبيلية معظم تجارتها البحـرية لقـادس ، وروان للهـافر ، ودوردرخت لروتردام ، وبرسـتو لابنونمث Avonmouth ، وريبى Ribe التى كانت ميناء جتلند العظيم عـلى

نهاية استيوارى نيبسا Nipsaa فورثتها أزبيرج Esbjerg · أو أن موانى الحافة الداخلية تحايلت على الأزمة بأن انشأت لهـــا « موانى أماميـــة «outports» على الحافة الخارجية لاستقبال السفن الكبرى ، بينما لجأت الى تكريك وتحسين المجرى اليها هى نفسها ·

من هنا ظاهرة « الموانى التوائم «twin ports » الشائعة حتى لتـكاد تصبح اتجاها عاما : برمن ـ برمر هافن Bremerhaven، دانزيج ـ نويفافاسر Neufahrwasser شـتتين ـ سفينيميندى Swinemünde ، همبـــورج ـ كوكسهافن ، لوبيك ـ ترافيمينده Travemünde ، لندن ـ تيلبرى ، جلاسجو ـ بورت جلاسجو ، بريستول ـ ايفونمث Avonmouth ، تونس ـ لاجوليت (حلق الوادى) ، نانت ـ سان نازير ، بوردو ـ بوياك Pauillac ، لاروشل ـ لاباليس La Pallice ، أوبورتو ـ ليكسون Leixoes روما ـ أوستيا ، اثينا ـ بيريه ، أرجوس Argos ـ نوبليا ، بوماومتادى ـ بنانا ·

وقـد تلجأ موانى الحافة الداخلية الى حفر قنوات وسط المدخـــل المائى أو على اليابس لقطع الطريق على المينـاء الأمامية : كقنـــاة Pantiloff فى خليج كرونشتات Kronstadt الى لننجراد ، أو قناة كونجسبرج فى خليج فريشز هاف Frisches Haff ، أو قناة اللوار الى نانت لتسترد تجارة الهند الغربية التى كانت أسرتها سان نازير ، أو قناة مانشستر الملاحية ، أو كتعميق وتطهير هامبورج الدائم لمدخل الالب حتى لم تترك لكوكسهافن فرصة للنمـو الحقيقى ، أو كتعميق الكلايد لنقل الأهمية من بورت جلاسجو الى جلاســجو نفسها ، أو كتكريك الشطوط التى كانت تعترض مدخل الكونغو لنقل الأهمية من ميناء بنانا المتواضع الى بوما ومتادى فى الداخل ، على أن مثل هـــذه الوسائل الباهظة غير ممكنة الا اذا كانت الميناء الداخلية من الأهميـة والقوة والغنى بحيث تبرر وتمكن للتكاليف ·

ومثل هذه المشاكل والعقبات التى تحف بمواضع الأنهار الاستوائية ، تتضاعف فى حالة مواضع الأنهــار الدلتاوية · فهى مواضع قصيرة العمر بعامل الارساب الذى يدفعها باستمرار الى الداخل · ولذا فاما أن يرتبـط تاريخها بالتكريك الدائم الباهظ ، واما بالانحـدار المطرد · فمثــلا برايلا وجلاتز على السولينا وسان جورج يقوم كيانهما على التكريك ، وكذلك البصرة وعبدان وخورام شهر · وكلكتا على الهوجلى مثال كلاسيكى لعيوب الموضع الدلتاوى ، وهى الآن تفكر فى قناة ملاحية تنقذها · ورانجون كانت تهدد حياتها رواسب الشطوط الدلتاوية · وليست نيو أورليانز فى موضع تحسد عليه · وبرانكيا على دلتا الماجدلينا فى كولومبيا أخذت تتقهقر حتى تحتم انشاء ميناء أمامية عند سابانيلا Sabanilla ، ولكنها ما لبثت أن تقهقرت فظهرت ميناء أمامية ثانيةعند بورتو كولومبيا Puerto Colombia ، حتى اذا استفحل الأمر شقت قناة فى المجرى المائى وسورت حتىبرانكيا ، فعادت اليها أهميتها القديمة، ونفس المشكلة تتكرر فى أنهار الصين الثلاثة وخاصة سيكيانج حيث تعــانى كانتون كثيرا ، مما أعطى الفرصة لهنج كونج لتنمو كثيرا ، وجعل الأولى تفكر فى انشاء ميناء امامية ·

٣ _ **الجبهة المائية :** ينبغى الا تكون هــذه ضحلة بل عميقة عمقــا كافيا ، ولكن ليس أكثر من اللازم ، فان شــدة العمق لا تســمح بالارســاء anchorage · كما ينبغى أن تكون واسعة فسيحة تسمح بالحـــركة السهلة لعدد كبير من السفن ، ولكن أيضا ليس اكثر من اللازم ، فان شــدة الاتساع تعرضها لفعل الرياح فتصبح بحيرة متلاطمة مضطربة · وبالمثـــل يساعد المد والجزر حيث يوجد على خروج ودخول السفن ، ولكن اذا كــان ارتفاع المد شديدا جدا كان هذا معاكسا ، كما فى كل الموانى البريطــانية مثل لنــدن وليفربول حيث اضــطرت لندن الى انشــاء أرصفة docks تغلق كالأهوسة · وهذه العقبة لا تعرفها الموانى الأمريكية والألمانية ·

كذلك تمتاز الجبهة المائية الفسيحة ، كالواجهات البحرية مثلا ، بأنهاتمكن من انشاء الأرصفة الناتئة piers ، بينما الضيقة النهرية تمنع هـذا • هكذا تمتاز كل الموانى الأمريكية تقريبا لوفرة المجال المائى بظاهرة مجموعات الأرصفة الناتئة المتعددة بحيث تبدو جبهاتها كالمشط المسنن comb-like هذا بينما اضطرت همبورج الى حفر شقوق غائرة slips • كذلك ينبغى للجبهة المـائية أن يطوقها الساحل أو يغلفها بصورة تكسر أثر الرياح وتترك بوغازا ضيقا نسبيا ليمكن السيطرة على الدخول والخروج •

والواقع أن مسألة الرياح والأمواج مسألة هامة ، تحتـــاج الى وقفة خاصة • فالمرافىء المحمية فى الكاريبى عامة تقع على شواطىء جزره الجنوبية، بينما السواحل الشمالية معرضة للرياح التجارية السائدة • ولذلك أصبحت مرافىء شوتجات Schottegat ، كراكســباى Caracasbaai ، Willemstad فيلمشـــتاد ، فى جنوب كورساو من أعظم موانى البترول فى العالم • وفى حوض البحر المتوسط تتمثل المشكلة فى الرياح الغربية السائدة ، والمحليـــة كالمسترال والبورا • فمرسيليا تكلفت باهظا لتحمى نفسها من الرياح الغربية• وخليج نابولى حوض طبيعى عميق ممتاز لا ند له على ساحل ايطاليا الغـــربى ومحمى من البحر المكشوف ، ولكنه مفتوح للرياح الجنوبية ولذا استدعى كثيرا من خطوط تكسير الأمواج breakwaters • وميناء الجزائر عليهـــــا أن تواجه بحرا عاصفا هائجا من فعل الرياح الشمالية ، ولابد من الحواجز وخطوط التكسير • ومرافىء ساحل دالمشيا تعانى من البورا • وفى منـــاطق الموسميات تعانى بومباى من الجنوبية الغربية ، ولكنها لحسن حظهــــا تتكون من عدة جزر تخرج من اليابس الى البحر ثم وصلت صناعيا بالردم ، مما جعلها فى حمى من هذه الرياح • أما مدراس فتعانى جدا من الرياح الشمالية الشرقية الشتوية ، ولذا أقيمت خطـوط تكسير الأمواج البـاهظة

التكاليف . وكما فى بومباى ، تظهر أهمية الجزر الساحلية offshore من حيث توفير الحماية من الرياح فى حالة ميناء فيكتوريا على جزيرة هنج كونج وفى مواجهة القارة ، فهناك حماية طبيعية من أخطار التيفون (محرفة عن الطوفان العربية) المحطمة . بل ان جزيرة ايرلند برمتها تكاد أن تكون خط تكسير طبيعيا هائلا بالنسبة لموانى غرب انجلترا وخاصة ليفربول ...

تلك جميعا هى شروط الموضع المثالى للميناء التجارية . وهى شروط صعبة التحقيق والمنال ، ولذا كان للموضع قيمة حيوية كبرى فى الماضى . ولكن هذه القيمة قلت كثيرا فى القرون الأخيرة ، لأن تطور التكنولوجيا مكن من ضبط عناصر الموضع والسيطرة عليها . والواقع ان كثيرا من الموانى الحديثة ليس طبيعيا بدرجات متفاوتة . فمرسيليا ليست ميناء طبيعية فى الحقيقة : فالجزء الطبيعى الأصلى (Calanque) أصبح الآن الميناء القديم Vieux Ports بمياهه الآسنة التى لا تدخلها الا عدة زوارق ، بينما كل الأحواض الحديثة خلقت قطعة قطعة من لا شىء مطلقا خلقا اصطناعيا . وقد لاحظ جيل سيون Jules Sion ملاحظة ثاقبة عن موانى البحر المتوسط ، فهو يجد أن الموانى الكبيرة اليوم ليست الا « موانى اصطناعية تكون كل منها حول مرفأ طبيعى جيد » . وهو بذلك يؤكد أهمية دور التعرجات الطبيعية articulations فى تحديد مواضع الموانى الكبرى، دون أن ينسى الجانب الاصطناعى .

بل ان هناك الآن موانى تبنى فى نقط لا تبدو صالحة اطلاقا لأى موضع . فمنذ ربع قرن خلق ميناء جدينيا بتصفية واستصلاح مستنقعات الساحل ، وفى ١٩٣٨ ، كانت حملة السفن التى دخلته ٦٫٠ مليون طن وقد خلق المهندسون الانجليز ميناء كوتشين على ساحل الملبار بين ١٩٢٠ ،

١٩٣٠ على موضع يبدو مضادا تماما ومفعما بالعوائق الكبرى ٠ ومن قبل خلق بطرس الأكبر سان بطرسبوج (لننجراد) فى موضع شبه مستحيل ٠٠٠ فالمرفأ اليوم هو من عمل الانسان ، عمل الكراكات وخطوط تكسير الأمواج ، أكثر منه عمل الطبيعة ٠ ومن العقيم أن نتتبع الأمثلة ، يكفى أن نقول عامة أنه يندر أن نجد ميناء حديثة تخلو من عنصر اصطناعى فى تكوينها ٠

أهميـــة الوظيفـــة

تصل الموانى التجـارية الى احجام هائلة ، بل يمكن القول أن أكبر المدن فى العـالم هى موان تجـارية ٠ ويكفى أن نذكر لنـدن ونيويورك وباريس وطوكيو ٠ بل ان أكبر مدينة فى كل قارة عدا افريقيا هى ميناء تجـارية ساحلية : نيويورك ، لنـدن ، طوكيو ، بوينوس أيرس ، سيدنى ٠٠٠ وفى البلاد الجديدة والمستعمرة تكاد تكون كـل المدن ـ وخاصـة المدن الكبرى موانى تجارية ٠

وتصل الموانى التجارية الى هذه الأحجام القصوى بفضل قوتها الجاذبة للوظائف الأخرى ٠ فهى تدعو اليها الوظيفة الادارية بكل مراحلها ، كما أن الوظيفة الحربية ضرورة شبه عالمية فى الموانى التجارية ، وهـذا ما يميز الميناء التجارى عن المدينة التجارية الداخلية ٠ فالميناء التجارية هى بالضرورة حدود ، ولابد من طوابى وقلاع واستحكامات عسكرية فيه للطوارىء بينما ليس هذا ضروريا فى كل المدن التجارية الداخلية ٠

وأهم من هذا كله الوظيفة الصناعية ، فان الميناء التجارية بحكم موقعها ووظيفتها تتداول كثيرا من السلع والخامات ، ومن المصلحة أن يعالجها الميناء بالتصنيع بدرجات متفاوتة ٠ ففى موانى التصدير تصنف

السلع وتدرج grading وتخضع لنوع من الصـــناعات التحويلية • فينقى المطـاط من شوائبه ويضرب الأرز ، ويجفف الكاكاو ، وفى موانى الاستيراد تحول الصويا الى زيوت ••• الخ • ولكن ضخامة السلع قد تمنع أحيـانا هذه الصناعة التحويلية تفاديا للشحن والتفريغ والنقل الاضافى : فيصـدر القطن مباشرة من بومباى ، والأرز من رانجون وسايجون ، والبن من سانتوس ••• الخ • فالوظيفة التجارية البحـرية قد تدعو الى الوظيفة الصـــناعية بشكل واضح ، ولا تدين الفلاندر بكونها المركز الصناعى الكبير فى العصور الوسطى الا لموقعها التجارى الفذ • ولهذا كثيرا ما يتعذر تصنيف الموانى : تجارية هى أم صناعية •

وليس من السهل التعميم على أحجام الموانى • فهنـــاك بضـعة من الموانى مسلوبة فى نمـــو السكان لوقوعها فى ظل مدينـــة كبرى هى عاصمة اقليمية أو وطنية • فمثلا ليث وبيريه وفريمانتل ليست سوى ضـواحى لادنبرة واثينا وبرث على الترتيب ، بل هى تقريبا « حى الميناء » من المدينة • هـــذا بينما لاجويرا وسانتوس وكلاو هى بصـــورة أصح موانى مدن كراكـــاس وساوباولو وليما • وعادة لا تزيد الموانى الأمامية حجما عن الموانى الداخلية التى تحل محلها ، لأن الميناء الداخلية تكون قد توطدت كمركز تجارى قديم • وتظل الميناء الخارجية له بمثابة « ضاحية تجارية tarde suburb » .

ومن المســتحيل أن نعثر على علاقة مبـاشرة بين نشـاط المينـاء وبين حجم سكانها • فكل من الطرفين نتيجة مستقلة لعـدة أسباب • فكثير مـن الموانى هى مدن عاصمية قديمة ومراكز للحكم والثقافة والتجارة والصناعة : لندن ، ستكهلم ، أوزلو ، كوبنهاجن ، امستردام ، لشـبونة ، وبعضها مراكز عاصـمية أحـدث : نيويورك ، كلكتا ، سيدنى ، بوينوس أيرس • وأحيـانا تدرك المينـــاء بعض هـــذه الوظيفة العاصـمية دون أن تصبح عاصـــمة

الدولة : مونتريول ، بومباى ، كيب تاون ، مرسيليا ، برشـلونة ، انتورب ، روتردام · وأحيـانا نجد موانى عظمى ولكن حجمهـا متواضع : سوتمبتن ، شربورج ، الهافر ، وموانى كبيرة نشطةبأحجام قليلة : امدن ، دنكرك ، سافونا ، هاليفكس ، موبيـل ، فيراكروز ، ايست لندن ، لورنسو مركيز ، بيـرا ، موجى ··· وبمعنى آخر فان نمو المدن الكبرى هـو نتيجة لمجموعة من العوامل الجغرافية أكثر تعقيدا من نمو الموانى ·· ومع ذلك يمكننا أن نعمم فنقول ان الموانى تميل الى أن تكون مدنا كبيرة وغالبا اكبر المدن · وهـذا الى حد بعيد انعكاس للأثر الحافز للتجارة البحرية فى الماضى والحاضر ·

معنى هذا أيضا أن نسبة كبيرة من المدن الكبرى ساحلية التوزيع ، وهذه حقيقة هامة · فواضح فى التطور التاريخى أن أهم المدن وأكبر الأحجام كانت هى السلسلة العقدية التى تطوق كتـل اليابس الهـامة ، خاصة فى أوربا · ويضيف لابلاش ملاحظة ثاقبة : فعلى مر القرون اتسع افق النشـاط التجارى بين البحر والبر ، واتسع مجال نفوذ البحر فى اليابس ، كما اشـتد تفاعل اليابس مع البحر ، لاسيما بعد أن تحسنت المواصلات البرية التى كانت متأخرة نسبيا عن البحرية · بمعنى آخر اتسعت أبعـاد مناطق الاحتـكاك بين البر والبحر ، واتسع النطاق الهامشى ، فأدى هذا الى اجتذاب أعـداد ونسب متزايدة باستمرار من سكان الداخل الى السـاحل للقيـام بهـذا التفاعل المتزايد · أى أن نسب سكان الموانى ، وبالتـالى أحجامها ، زادت باستمرار ·

«If it were lasting, the present disproportion between the population of certain great maritime entrepôts and the regions of which they are a part might be called hypertrophy.»

هذا واضح فى بريطانيا وأوربا وفى استراليا وأمريكا الجنوبيـة · واذا كانت انجلترا فيما مضى هى « أستراليا العصور الوسطى » ، بمعنى

تركز نسبة كبيرة من المدن على السواحل كموانى ، فان هذا التركز لا يكـاد يقارن بما هو اليوم فى أستراليا أو فى انجلترا ٠

وأخيرا فاذا كانت أحجام الموانى التجارية تصل الى مستويات مرتفعـة هكذا ، الا أنها يعيبها أنها تقوم على أسس خطرة مهددة فى أى وقت ، فتحول التجارة يمنع تدفق الحياة الى الميناء التجارى ٠ وأحجام الموانى التجارية فى البحر المتوسط والبلطيق والشمال والأطلسى تعكس بكل أمانة ودقة ذبذبات طرق التجارة الرئيسية فى العالم القديم ٠ بل حتى موانى الصيد شهدت هذه الذبذبات العنيفة بانتقال الأسماك من مصايدها وهجراتها : هجرة الرنكة من البلطيق الى الشمال ، فانحدار مدن الهنسا وقيام امستردام ، وانتقال موانى الصيد من ساحل انجلترا الجنوبى وخاصة بريكزام الى موانى السـاحل الشرقى ٠

الفصل الثالث

الوظيفة السياسية

تطور الوظيفة السياسية

كانت الادارة ضرورة أولية منذ نشأ المجتمع المستقر ، وكان لابد لها من أن تمارس من نقطة مركزية ، من الوظائف المدنية الأولية بلا شك ، وفى التاريخ القديم والشرق القديم كانت هذه الوظائف الثلاث متلازمة . وقد أتى على الوظيفة السياسية حين من الدهر اختلطت فيه فكرتها اختلاطا كاملا بفكرة المدينة ـ هذا فى عصر « دول المدن » city-states الذى تبلور فى أثينا واسبرطة ، وبلغ القمة فى روما . فالوظيفة الادارية خلاقة للمدينة الادارية . وقد تشكلت هذه المدينة بشكل الوحدة المكانية الادارية التى قامت من أجلها ، وتناسبت معها ، وتطورت بتطورها . ولقد تطورت الوحدة المكانية الادارية بتطور عامل أساسى هو النقل والمواصلات ، وأمكن التعرف على ثلاث مراحل أو سلمات من الوحدة المكانية الادارية .

١ ـ **العصور القديمة** : ففى الظروف السياسية والاقتصادية البدائية يميل المجتمع الى أن يتشكل بشكل الوحدات الطبيعية الصغرى أو المحلية . ففى أوربا الغربية والوسطى أخذت الوحدات الادارية أصولها فى الماضى السحيق ، ولكنها أخذت شكلها المحدد فى العصور الوسطى وأصبحت بالتدريج وحدات لشعور الجماعة ووحدات حضارية على مستويات مختلفة . ففى العصور الوسطى كانت الجماعات البشرية قد أخذت تبرز من التنظيم القبلى وتخلفه وراءها لتنتقل الى التنظيم

السكنى • فلقد كانت كل جماعة قبلية تحتل مساحة معينة مركزها منطقة ملمومة واضحة الشخصية سهلية مكشوفة قابلة للزراعة والسكنى ، كواد صغير أو جيب سهلى خصيب أو منحدر بيدمونتى قابل للرى أو كسهل فيضى ، وتتكون حدودها بوضوح وسعة من مناطق فصل غير مسكونة تتألف من الغابات أو المناقع أو التلال • ومثل هذا الموازيكو من وحدات السكنى كان عاملا مساعدا للبدايات السياسية ، فان المجتمع الصغير الذى يضمن عيشه من حقوله الخصبة وحمايته بحلقة العوائق المحيطة سرعان ما ينمو فيه التماسك والاستقرار السياسى والاجتماعى •

ولقد كان النظام الاقطاعى فى أوربا الوسيطة متلائما تلاؤما فذا مع صورة اللاندسكيب الطبيعى • فان لورد المانور « manor » ـ وهى وحدة الاقطاع ـ لم يكن فى الواقع الا « الريس » الأعلى لمزرعة اكتفائية معاشية كبيرة subsistence farm يعمل فيها عدد من العائلات المرتبطة قانونا بالأرض ، وقد يجتمع « العوامcommons » فى المانور تحت حائط قلعة البارون أو الكنيسة للتجارة او للأعياد فى بعض أيام الأسواق ، أو للالتجاء والحماية من هجمات الأعداء الآتية من خارج الاقطاعية • والواقع أن كلا من عامل الدفاع ممثلا فى قلاع البارونات والكونتات burgs ، وتنظيم الكنيسة ممثلا فى ابروشيات الأساقفة dioceses ، دعا الى قيام المدن كمراكز لهذه الوحدات •

وتظهر أهمية هذه المدن لتلك الوحدات فى أن كلمة مدينة city تشتق من civitas اللاتينية ، ويرادفها باليونانية polis كما رأينا • وفى اللاتينية والاغريقية كانت هاتان الكلمتان تجسمان فكرة دولة المدينة city-state التى هى الدولة كوحدة صغيرة لها بؤرة مركزية لحياتها ونشاطها ، والتى لا يكون المجموع فيها كبيرا جدا مساحة أو سكانا حتى لا تحول دون الحكم الصالح • ولكن كلمة civitas أخذت بالتدريج

حتى أوسع عموما .. فمنذ عام ١١٥٠ ــ وهو التاريخ الذى نضجت فيه فكرة العصور الوسطى عن المدينة ــ اصبحت الكلمة تعنى حلة صناعية تجارية لها قانونها الخاص وحائطها المحصن . على أن المرادف الفرنسى cité ظل طوال العصور الوسطى ينصرف الى مركز الأسقف diocese

ومع نمو وتوسع المدن اثناء العصور الوسطى فى غرب ووسط أوربا أصبحت المدينة مركزا للدفاع والادارة ، وللصناعة والتجارة ، ولو أن هذه الوظائف لم تجتمع كلها فى المدن الصغرى التى تغطى الجزء الأكبر من الريف . وكانت المدن اما تعين مراكز للاقليم المحيط على أساس قانونى de jure او تصبحها بالفعل de facto . وعلى العموم فان ارتباط الريف الوثيق بالمركز الادارى فى الماضى ــ كما هو فى الحاضر ــ يتضح فى وجود مقاطعات أو بلاد pays تشتق أسماؤها من اسماء المدينة العاصمة : Poitou Maconnais ، Laonnais ، Anjou ، Touraine ، ... الخ .

٢ ــ **العصور الحديثة** : ولكن مع عملية ازالة الغابات وتصريف المناقع التى بدأت فى العصور الوسطى ، أخذت حدود الفصل بين تلك الوحدات الصغرى تنكمش وتتلاشى ، بينما اخذت الوحدات نفسها تتلاحم وتتداخل . فاخذت وحدات ادارية اكبر تحل بالتدريج محل الوحدات الصغرى ، لأن المواصلات تقدمت بينها . وقامت نوايا الوحدات المتوسطة الجديدة على أسس التجانس الاقليمى غالبا ، كالتضاريس ، وبخاصة المناطق التى يسهل تمييزها بوضوح على خريطة التضاريس حتى عرفت تقليديا باسم مشترك ، مثل سهول البو ، الأندلس ، أكيتين ، حوض باريس ، السهل الانجليزى ، المنخفضات الاسكتلندية . او قد تقوم تلك النوايا على أساس من المناخ المحلى ، مثل قشتالة القديمة ، قشتالة الجديدة ، الغرب Algarve .

أو على أســاس من التربة المحلية . ـس جتند التى تحد من ناحيــة اليــابس بسهل رملى عــديم الأهميــة ، وسكانيــا Skane التى تتفق مع الجزء من السويد الــذى يغطى جيــدا برواسب الجليــد ، أو فريزلاند التى كانت أصلا مجموعة من التــلول hillocks تقــوم على دلتــا مستنقعية ، أو فرانكونيا التى هى وحــدة طبيعية تتألف من منخفض فيضى غالبــا ما تحيط به التلال المنخفضة الجــدباء ، أو بريتانى التلية الجرانيتية الجــدباء ٠ ومن الوحدات التى لعبت دورا هــاما وسكس ، جيبين Guyenne ، ساكسونى ، كونتية البرتغال ٠

واذا وقع اقليم على طريق تجــارة رئيسى الى جانب خصبه الزراعى ، أصبح قويا من الناحية السياسية ، مثل بروفانس وبرجنديا وسوابيا ، واللورين والبندقية ، ولومباريا ٠ بل حتى اذا انعدمت التــربة الخصبة فان الموقع التجارى الممتاز فيه الكفاية مثل شامبانيا الغنية فى واحــد من أفقر أجــزاء فرنسا زراعيا ٠ وقد اثرت توسكانيا والفلاندرن على الصناعة الى جــانب التجارة والزراعة ٠ بل ان كثيرا من هذه الكونتيات والدوقيات والاسقفيــات وغيرها من وحدات الدرجة الثانية برزت كثيرا وظهرت على أقرانها مثــل نورماندى ، بورجنديا . كولونيــا . سكسونيا ، النمسا ، البندقية ، جنوة ، توسكانيا ٠

وفى كل هــذه الحالات ارتبطت الوحدات الجديدة بمدن وقواعــد ادارية جــديدة تتناسب مع حجمها ونفوذها ٠ وقد كان القرن ١٧ ، ١٨ هو العصر الذهبى وأوج العواصم الاقليميــة السياسية والحضارية ٠ وفى ألمانيا خاصة كان لكل من الدويلات الصــغيرة العديدة عاصمتها وبلاطهــا الخاص وكــل الجهاز الخاص بحكومة مستقلة ذات سيادة ! ولهذا فان العاصمة الصــغيرة تعد من أهم ملامح المدن فى ألمانيا حتى اليوم ٠

٣ ـ **الدولة الحديثة** : على أن تطور المواصلات والارتباط المطرد بين هذه الوحدات الاقليمية لم يلبث أن بدأ عملية ثانية من التجميع والتكتيل بين الأجزاء التى خلقت بينها وحدة فى الشعور والحضارة ، فبدأت فكرة الدولة الحديثة nation-state · ومعها ظهرت العواصم الوطنية التى نعرفها جيدا · وفيها تتبلور صفات العاصمة كرأس لقومية وطنية ، وتكف عن أن تكون مجرد مركز ادارى أكبر أو نقطة قيادة عليا تتجمع فيها الاشارات حول مركز تلغرافى · بل تصبح داخليا المركز الذى يتطلع نحوه كل البلد ، « وضابط الايقاع » الذى يحفظ التوازن والتكامل بين شعور الأقاليم ويجمع شتات عواطفها وتوجيهها ، كما تصبح خارجيا الرمز السياسى الذى يعبر عن الحياة العميقة للدولة وعن آرائها وفلسفتها الحيوية ، ونافذة تطل منها على العالم ·

٤ ـ **العواصم العليا** : على أن العاصمة الوطنية ليست أبدا آخر مرحلة من مراحل تطور الوظيفة الادارية ـ السياسية ، وان تكن بلا شك القمة الطبيعية · اذ أن ترابط العالم المتزايد بتقدم المواصلات خلق مرحلة أو درجة رابعة من العواصم قد لا تقع على خط النسب المباشر السابق ولكنها واضحة التحديد ، وهى ما يسميه شابو « العواصم العليا » supercapitals وهى التى تتعدى حدود دولها السياسية · فمدريد ولشبونة كانتا مراكز امبراطوريات استعمارية واسعة · وكذلك باريس وامستردام الآن · وأما المثل الأول فهو لندن فكانت الامبراطورية أو الكومنولث تتألف من عدة دول ذات سيادة لكل منها برلمانها وحكوماتها وعاصمتها ، لكن لندن تبدو بينها كعاصمة العواصم أو العاصمة العليا التى تسود أوتوا وكيب تاون وكانبرا ··· الخ ·

وهناك نوع آخر من السيادة بين العواصم يتم فى درجات ومعانى

متفاوتة ٠ فمدينة الفاتيكان الكاثوليكية الرومانية يمكن اعتبارها عاصمة عليا تؤلف دولة قائمة بذاتها لها دخلها وتصدر جوازات مرورها وكل من فيها (١٠٠٠ نسمة ١٩٢٢) يعتبر مواطنا فاتيكانيا ، وان تكن هى مجرد حى من مدينة تعيش فى تواؤم symbiosis معها وعليها ، مثلا فى النور والغاز والماء ٠٠٠ وجنيف كمقر عصبة الأمم كانت لمدة ٢٠ سنة عاصمة عالمية تدور كل عناصر جهازها الضخم من مصالح وسكرتارية وأرشيف وممثلين وصحفيين وفنادق نزول ٠٠٠ الخ حول الوظيفة السياسية البحتة ٠ واليوم تاخذ هيئة الأمم المتحدة U.N.O. صورة أكبر واضخم فى نيويورك ٠

ولربما كان من السابق لأوانه أن نتحدث عن عواصم العالم ، ولكن القائم ليس الا جرثومة وبدءا لها ٠ والمحاولات التى تبذل الآن لتركيز المشاكل المشتركة بين عدد من الدول كثيرا ما تاخذ شكل المؤتمرات المؤقتة والدورية ، كمؤتمر الكومنولث فى انجلترا ، ومكتب العمل الدولى ٠ وكثير من هذه المؤتمرات يتحرك من دولة الى اخرى لزيادة التفاهم ٠ وهذا يشبه شارلمان حين كان يتنقل بحكومته من قصر الى قصر ، باعثا بذلك الحياة فى مدينة بعد أخرى بصورة عاصمية ٠

اذن فتطور الوظيفة والمدينة الادارية ارتبط باتجاه الوحدة الادارية من المضيق الى الواسع ، الذى ارتبط بدوره بتطور المواصلات ووسائل النقل أساسا ٠ وقد ترتب على هذا التطور عملية تغاير differIntation فى المدينة الادارية من ناحيتين : ناحية الموضوع وناحية الشكل ٠ فمن ناحية الموضوع حل محل التجانس العام فى المدن الادارية هيراركية من ثلاث درجات : مدن ادارة محلية ، واقليمية ، ووطنية ٠ ومن ناحية الشكل اختزل عدد المدن المعتبرة عواصم مستقلة ، أى تطورت من العديد الى القليل ، وصحب هذا تركين ادارى هائل فى القلة المنتخبة ٠

وقد كانت عملية الاختزال والانتخاب هــذه مسألة صراع تحكمت فيهـا عوامل مختلفة ، ليس اقلها أهمية أن الوظيفة الادارية ليست عملية نمو وئيد تدريجى كما هو الحال فى الوظيفة التجـارية أو السكنية أو الصناعية مثـلا ، ولكن لها غالبا أصلا محددا نتيجة قرار أو مرسوم مفروض قد يرفع الى مرتبة العاصمة مدينة مثل كوناس أو قد يخلق عاصمة برمتها من لا شىء اطلاقا مثل كانبرا ٠

فنشأة العاصمة أو المدينة السياسية اذن قد تتم بطريقتين : ــ طريق النمو الطبيعى لمدينة كبيرة هامة متعـددة الوظائف ، تجمع بين التــاريخ القومى أو القيمة الاقليمية وبين النشاط الاقتصــادى الحيوى ، فيصبح مــن الطبيعى حين تنتخب عاصمة أن ترشح أو يقع عليهـا الاختيـار ٠ وأما أن تتخذ العاصمة مدينة صـغيرة أو جديدة تماما ، لأسباب قد تكون وقد لا تكون طبيعية معقولة ، ولكنها على أى حال تبدو أسبابا اصطناعية بالنظر الى تجاهل مراكز أعظم ولها دواعى أقوى للاختيار ٠

لهــــذا يميز كاميــــل فاللو وجــــان برون بين نوعين من العواصم : العواصم الطبيعيــــة capitale naturelle ، وهى نبت ونمــــو تاريخى طبيعى ، مثـل لنـدن وباريس والقـاهرة ورومـا ، والعـواصم الاصطناعية capitale artificielle ، وهى عواصـــم « بالأمـــر «fiat capitals بلا جذور تاريخية أو سيادة اقتصادية ، مثل واشنطن وكانبرا ٠

الموقـــــع

بينما لا يكاد يكون للموضع اعتبار ، يمثل التوقيع مشكلة على جانب عظيم من الأهمية فى العواصم ، لأنهـا من نوع خاص جـدا ، وأخطـاؤها لا تصحح نفسها بالتدريج و « بالرتوش » كما فى حالة التجارة أو الصناعة ٠

وقد أجمل فون كورنيش الشرط الرئيسى العام لمواقع العواصم الكبـرى فى كلمة واحـدة : « الموقع البـــارز orward position » ، لأن العـــاصمة ليست « مكتبا رئيسـيا head-office » فى الداخل فحسب ، ولكنها أيضــا نافذة على العــالم الخارجى · فتحـديد موقع العاصمة تتجـاذبه فكرتان : وظيفة العاصمة الداخليـة « كضابط ايقـــاع » لاقليم الدولة ، ووظيفتهـــا الخارجية « كولى أمر » الدولة مع الدول الأخرى · والفـكرة الأولى تجنح بالعاصـمة الى مبدأ الرأس وبالتـالى موقع التوسط الجغرافى ، والثانية الى مبدأ البوابة gateway وبالتالى الموقع الهامشى · ويلخص سور المشـــكلة بايجـــاز فى سؤال واحـــد : « ? Centrales ou peripheriques » ···

وفى كلا الحـالين لابد من شرط الموقع البارز · ولـكن هذا الشرط العـــام لا يتحقق الا عن طريق شروط خاصة يمكننا أن نميـز منهـا خمسة هى : التوسط الهندسى ، الاكيومين ، النواة النووية ، التوجيـه السياسى ، العـامل التـاريخى ·

١ ـ **التوسـط الجغرافى** centrality بالنسبة لاطـار الـدولة ، ينبغى مثاليا للعاصمة أن تتوسـط الدولة وأن تكون منهـا فى مركز الثقل الهندسى · ذلك ضمانا للحماية من أخطار الوقوع فى حـالات الحـرب ، لأن سـقوط العـاصمة يحطم معنويات الدولة ويعنى عـادة انهـاء الحرب بالاستسـلام الكامل ، كما حدث فى حالة باريس ١٨٧١ ، وسـهول فاجـرام Wagram التى قررت مصير فيينا وبالتالى النمسا كلهـا · لهذا تبتعـد العواصم عادة عن الحـدود البرية والبحرية ـ « أطراف الموسى » ـ بقـدر الامكان · وقـد نقلت العاصمة من اسـطنبول التى أصبحت هامشية جـدا excentric بعـــد اقتطاع الدولة · ولهـذا أيضا نجد مدريد فى وسط أسبانيا ، روما فى وسط ايطاليا ، القاهرة وسوابقها جميعا فى موقع وسط بين الدلتا والوادى ، وقد ظلت بـورج Bourges لفترة طويلة عاصمة فرنسا ·

وقد يكون اختيـار العاصمة فى الوسط الهندسى للدولة بقصـد الرغبة الواعيـة فى ايجاد التوازن بين مصالح أجزائها المختلفة ٠ فوارسو اختيرت فى القرن ١٦ كحل وسط بين العاصمة البولندية القديمة كراكوف والعـاصمة الليتوانية فلنـا ، وذلك بعد أن تم اتحاد أسرتيهمـا الحـاكمتين ٠ وبروكسل نمت كعاصمة قرب الحدود بين اقليمى بلجيكا الوالونى والفلمنكى ٠ ومدريد أختيرت كمنافس يقابل تهديدات برشلونة وبلنثيـا وسيفيليا ، ولكن أسـاسا لكى تسـود برشـلونة بوجه خـاص ٠ ومن قبـل نزع فيليب الثـانى تاج العاصمة عن توليدو رغم موقعها الجيد وتاريخها الحافل الى واد غـير ذى زرع ، مدريد ، لـكى يتحاشى طغيان أو انفصالية قشتالة بعـد التوحيد ٠ كذلك برلين ، حاولت بواسطة مطامع حكام بروسيا أن تسيطر على المدن الأخـرى وذلك قبل التوحيد بكثير ٠

واذا كان عامل التوسط الجغرافى بالنسـبة لاطار الـدولة يعنى أى علاقة معينة . فهو يعنى علاقة وثيقة لا شك فيها بين عنصرين من أهم عناصر الجغرافيا السياسية : الحـدود والعاصمة ٠ ومن ثم فكل ذبذبة فى الاطـار – فى الحـدود – تهز توسط العاصمة ٠ فبرلين مثـلا كانت تزداد توسـطا باطراد خلال القرن ١٨ . ولكن اعادة تكوين بولندة قربهـا فجأة من الحـدود الشرقية وافقـدها توسطها ٠ كذلك فى فترات التوسـع السـياسى تتحـرك الحـدود بسرعة ، ومعهـا العاصمة . لأن وظيفة العاصمة فى هذه الفترات هى أن تكون رأس حربة ومركز قيادة ٠ اما فى فترات الاستقرار والتبلور السياسى فتصـبح وظيفة العـاصمة التنظيم الداخلى وتسعى الى موقع عميق أمين ٠ هـكذا خلفت مدريد توليـدو ، وهـكذا شهدت فرنسـا سلسلة مـن العواصم المتعـاقبة التى تعتبر هامشية متطرفة الآن . أرل ، ليون ، ريمس ، لاءون . سواسون ، نوايون Noyon ٠ فالخلاصة اذن بوضوح أن العـلاقة

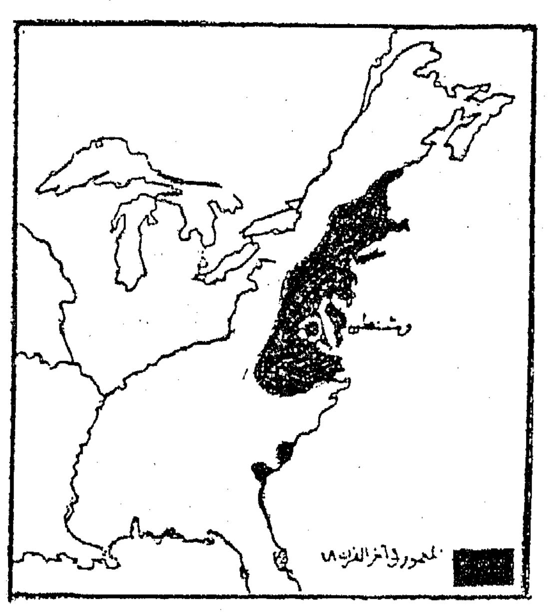
بين الحدود والعاصمة هى وظيفة وخاضعة للخطة التاريخية ، أى أن فيهـا عنصرا شديد التغير ٠

٢ ـ **الاكيومين :** ولكن اطار الدولة ليس دائما مضلعا polygon ، وليست لكل نقطة أو منطقة فيه نفس القيمة البشرية ٠ ولهذا فليس من الضرورى دائما أن يكون الوسط الهندسى هو القلب الحيوى ٠ وكما يقول راتزل : « ان النقطة الوسطى السياسية لتختلف عن النقطة الوسطى الجغرافية (الهندسية) كما تختلف الحياة عن عملية التبلور » ٠ وهكذا غالبا ما تنقسم الدولة ـ كل دولة ـ على اساس مزدوج من الانتاجية + القابلية للسكنى productivity + habitability الى قطاعين مختلفى النسبة : المعمور واللامعمور ecumene, inecumene ٠ فالاكيومين هو ذلك الجزء من الدولة الذى تتركز وتتكاثف فيه أكبر رقعة مستمرة من السكان وشبكة المواصلات وخطوط الحركة ٠ فهو أغنى أجزاء الدولة وأقواها جذبا للعاصمة وأقدرها على اقامتها واعالتها ٠ ولذا فان الغالب أن العاصمة ان لم تتوسط الدولة هندسيا ، فانها تتوسط اكيومين الدولة ٠ والذى يحدد الاكيومين بدورد عوامل ثلاثة رئيسية ، الموقع والتضاريس والمناخ ٠

أ ـ **الموقع :** يبدو مثلا فى النرويج حيث يقتصر كل الاكيومين على نطاق من المنخفضات الساحلية يرسم قوسا من أوزلو الى تروندهايم ، والى حد ما فى البرتغال ٠ وكلما زاد اعتماد الاكيومين الساحلى على البحر فى الربط بين أجزائه ، كلما تحتم توقيع العاصمة فى وسطه لا فى وسط الدولة عامة : كما فى هلسنكى ، ودويلات البلطيق سابقا ، وستكهلم وأوزلو ولشبونة ٠ كذلك تحدد موقع واشنطن أصلا بالاشارة الى اطار ساحلى صغير قاصر على الجزء الشمالى من شرق الأبلاش ، لأن الاكيومين كان رهنا ونتيجة

لمرحلة التعمير ، وكانت واشنطن تتوسـطه بين ولايات الشـمال والجنوب والمشرق والمغرب ٠

ب ـ **التضاريس** : واضح أن السهول والأودية التى تنقل المواصـلات والحركة ، وتقطع الخصوبة discontinuity قـد يقصران السكنى والاكيومين على قطاع جانبى أو ركن هامشى ٠ ففيينا مثلا هى بالضرورة على الدانوب ، واسطنبول على المضايق ، وبلغراد على ملقى الدانوب والساف وقرب ملقى الدراف ٠



(شكل ١) توسط موقع واشنطن حين تأسيسها ـ عن فيرجريف

والواقع أن فيينـا واسطنبول تكاد تؤلفان معا فئة موقعيـة خاصة : فكل منهما عقدة كبرى لطـرق طبيعية هائلة ، ولكن واحـدة منهمـا ليست بؤرة اكيومين طبيعى واضح هام فى الـدولة ، حتى ليمـكن أن نميـز بين نوعين من الاكيومين : واحـد تحـدد عن طـريق الخصوبة الطبيعية ، وواحد عن طريق محـاور الحـركة الطبيعية ٠ فاقليم اسطنبول

فى ذاته فقيـــر ، ولكن الموقع الممتاز على تقــــاطع محورى آسيا ــ أوربا والبحـــر المتوســـط ــ الأسود جعلهـــا منـــذ أقدم العصور مركزا ضخما ٠ كذلك فيينا تقع فى جيب حوضى صغير انتاجيا ، فى النمسا ما هو أكبر منه . ولكن موقعه الفريد على بوابات قارية وممرات جبلية وعند اتصال الجبــال بالسهول والاستبس بالغابات كان العنصر الحاسم ٠

ويمكن أن نقابل هذا بالقــاهرة ولندن وباريس : القــاهرة حيث تتوج قلب الاكيـــومين البشرى المصرى ، ولندن حيث تتوســـــط حوض لنـــــدن London Basin الذى يتوسط بدوره السهل الانجليزى English Plain ، وباريس حيـث تتوســـــط ايل دى فرانس Ile de France التى تتوســـــط حوض باريس Paris Basin ٠ القاهرة مثـــلا تتوسط مثلث نواة الاكيومين النووية الذى يضم ١/٤ السكان جميعا فى ١/٨ الأراضى الزراعية (المنوفيـــة + القليوبية + الجيزة = ١٢٪ من مساحة المزروع فى مصر) ٠ كـــذلك باريس تتوسط حوض باريس الذى يضم ١/٤ المساحة ، ١/٣ السكان من مجمـوع الدولة ٠

جـ ــ **المنــاخ :** اخيرا ، فله علاقة لا شك فيهــا بتحديد الاكيومين ، ولــكن ربما كان من ناحية القابلية للسكنى اكثر منــــه من ناحيـــة الانتاجية المباشرة ٠ فالعواصم تسعى الى أن تقوم فى النطاق الأمثل مناخا من الدولة ، ولهـــذا تقع فى قطاعاتها الأبعد عن خط الاستواء فى البلاد الجنوبية أو المدارية الحارة ــ مثال ذلك كانبرا ، كيب تاون ، دلهى ، الخرطوم الى حد ما ، والقاهرة الى حد آخر ، وقديما انتقلت العاصمة الى الاسكندرية ٠ هذا بينما تجنح العاصمة الى قطاعاتها الجنوبية فى البـــلاد الشمالية الباردة ، ومن ابـــرز الأمثلة لنـــدن ثم أوزلو وهلسنكى وستكهلم وأوتاوة ٠

ويبدو أن تأثير المناخ يزداد بالنسبة للعوامل التوقيعية الأخـــرى ويغلب عليهـــا فى مناطق المنـــاخات الهامشــــية أى الشـــديدة البرودة أو الشـــديدة

الحرارة ، أما فى الوسط المعتدل فيختفى عامل المناخ لتسود العوامل الأخرى ٠ ومع ذلك فبعض العواصم تقوم أو لا تملك الا أن تقوم فى قطاعات رديئة المناخ من الدولة : مثل مدريد التى يضرب بها المثل فى هذا الصدد ، ومثل كلكتا حين كانت العاصمة قديما ٠

المحصلة النهائية اذن أن الاكيومين ضابط توقيعى هام قد يناقض مبدأ التوسط كما يبدو بصورة خطيرة فى يوغوسلافيا حيث لا تكاد توجد فى أوربا عاصمة تشبه بلغراد فى تطرفها الهامشى الخطير بالنسبة لمساحة الدولة ٠ ولكن من ناحية قد لا يعنى ذلك دائما الهامشية أو الساحلية marginality ، ولو أن الثابت انه يخلق موقعا لا قانون له atypical .

هذا واذا كانت الدولة نامية وتغير الاطار ، فقد يتوسع الاكيومين أو يتحرك بالفعل ، ولو أن من النادر أن يهاجر ٠ فاذا هاجر نقل معه العاصمة ، كانتقال الاكيومين السويسرى من أودية بحيرة الكانتونات الاربع « Lake of the Four Forest Cantons » الى السهل الشمالى الغربى ، مما نقل العاصمة الى برن ٠ وكانتقال الاكيومين اليوغسلافى من أودية الصرب الجبلية الى السهول الفيضية الواسعة ، مما نقل العاصمة من راشقة Rashka الى بلغراد ٠ ومنذ قرنين نقل البرتغال عاصمة مستعمرتهم البرازيل من باهيا الى ريو دى جانيرو ، لأن الجنوب ساحلا وداخلا كان قد تغلب على الشمال فى السكان والثروة ٠

ولكن الأغلب للاكيومين فى الدولة الهامشية أن يتوسع لا أن يهاجر ، فكل فرنسا أصبحت الآن اكيومين الدولة ٠ وقد يرج توسع الاكيومين موقع العاصمة ٠ فالبرازيل أخيرا — وللمرة الثانية — واجهت مشكلة البحث عن عاصمة جديدة بعد توسع الاكيومين غربا من الداخل ٠ وقد كانت خصصت من قبل منطقة للعاصمة الاتحادية Federal Reserve ، ولكن البحث ظل جاريا باللجان عن غيرها ، حتى بدىء أخيرا فى انشاء

العاصمة الجديدة برازيليا التى بدأ الانتقال اليها من ريو فى ١٩٦٠ · وهى تقع الى الداخل ٦٠٠ ميل على سهل مرتفع planalto متوسطه ٤٠٠٠ قدم فى منطقة غير معمورة بعد ، استباقا واجتذابا لتعمير « الغرب » · ولكن الكثيرين يخشون أن تفشل ، كما أن سكان ريو يحاربونها ·

وتتبلور مشكلة توقيع العواصم مع عدم انتظام توزيع الاكيومين داخل اطار غير منتظم أيضا لشكل الدولة فى حالة الدول عديدة الجزر ، خاصة اذا كانت كلها صغيرة متقاربة فى الحجم ومشتتة متباعدة فى الموقع ، فهنا تتنازع كل الجزر على اقامة العاصمة فيها · مثال ذلك اتحاد الهند الغربية ـ البريطانى البداية ـ حيث قامت معركة عنيفة طالبت فيها كل من ثلاث جزر صغيرة بالعاصمة ، وتعددت اللجان والمناقشات طويلا ، فلكل مدعية مبرراتها ·

٢ ـ **النواة النووية :** ولكن كلا من عامل التوسط الهندسى والتوسط الاكيومينى لا يفسر جميع مواقع العواصم · بل هناك ما يسميه هويتلزى « بالنواة النووية nuclear core» ، امعانا فى التأكيد · فقد تتم وحدة دولة ما حول اقليم معين منها ، فيكون من الطبيعى لعاصمة هذه « النواة النووية » أن تصبح عاصمة القومية الموحدة · مثلا اتسعت ايل دى فرانس لتصبح فرنسا ، وحوض التيمز ليصبح انجلترا · ولو لم تكن وحدة فرنسا تمت حول دوقية فرنسا Duché de France ، فليس من المؤكد والثابت أن باريس كانت ستكون العاصمة حتما ·

ولقد كانت الأودية الجبلية المحيطة ببحيرة الكانتونات الأربع هى نواة سويسرا لما وجدت بحيرتها فى طريق التجارة بين شمال وجنوب اوربا عبر ممر سان جوتار · وكذلك لما كانت بروسيا هى نواة المانيا النووية ، فان برلين أصبحت العاصمة ، وتبعت بذلك مصير منتخبى براندنبورج electors الذين أصبحوا ملوك بروسيا ثم اباطرة ألمانيا ـ

وقد تحددت واشنطن كعاصمة للولايات المتحدة لأنها كانت مركز النواة النووية للاتحـاد ·

والعادة أن النواة النووية هى أيضا الاكيومين ، كمـا فى حالة باريس ولندن · لكن قد يتعارض الطرفان فيتجاذبان بينهمـا العـاصمة · فاما أن يغلب الاكيومين كمـا فى حـالة سويسرا ويوغوسلافيـا ، واما أن تتمسك النـواة النووية بالعاصمة بشدة واصرار مما يترك العـاصمة على هامش الاكيومين أو بعيدة عنه كما هو حال واشنطن وبرلين · ولقد كان من العوامل المساعدة لاحتفاظ بروسـيا بعاصمة الدولة الموحـدة رغم انتقال الاكيومين الى الراينلاند Rhineland وتطرف موقع برلين الى الشرق ، هو أنها كـانت رأس الحربة فى مشروع « الاتجاه نحو الشرق Drang nach Osten » .

٤ ـ **التوجيه السياسى** : على أن عوامل التوسط الهندسى والاكيومينى والنووى لا تكفى لتفسير مواقع العواصم جميعا · بل هناك عامل التوجيـه الجغـرافى orientation أو التوجيه الخارجى · ويكون التوجيه الخارجى عادة نحو تيارات الحضارة الرئيسية أو محـاور السياسة العالمية الكبرى · فبقدر ما تتوجه الدول الى الخارج ، تـكون سهولة الاتصـال بذلك الخـارج اعتبـارا هاما فى مواقع العواصم · وهنـا يغلب على الموقع أن يصير هامشيا سواء داخل القارات أو ساحليا ، بصورة تناقض ، بدرجات متفاوتة ، مبـدأ التوسط الهندسى · وقد يأتى هذا التوجيه من الدول الاستعمارية ، أو يكون فى الدول المستعمرة ·

أ ـ **العوامل الداخلية** : فقـد يأتى التوجيـه الخـارجى بدوافع من الداخل ، ويكون ذلك بقصـد جعل العاصمة رأس الدفاع عن الدولة . فتوقع على الأطراف التى يأتى منها الخطر الرئيسى · مثـال ذلك أدنبرة · فالوادى الاسكتلندى تنقصه بؤرة طبيعية سائدة ، وتتعدد المدن على هوامشه عـلى مصبات أنهـارة الرئيسية · ولكن لمـا كان العامل المسيطر دائما على التوجيه هو وجود الجار الكبير الضخم انجلترا ، فقـد كانت أدنبرة هى العاصـمة

الطبيعية لأنها تقع على بوابة طريق الاحتكاك الوحيد معيا · كذلك دلهى على بوابة الهند بين الهملايا وثار ، تحمى سهل الجنج من مصدر الخطر الرئيسى وهو ممرات الشال الغربى ، فكانت دلهى دائما عاصمة الامبراطورية العسكرية فى الهند · كذلك بكين خلف السور العظيم فى الفتحة الواسعة بين البحر بتشيلى والجبال منغوليا ، تحرس رأس مثلث السهل الشمالى العظيم ، فاصبحت رأس الدفاع والعاصمة ·

وقديما نقل بطرس الأكبر العاصمة من موسكو الى سان بطرسبورج (لننجراد) حين قرر توجيه روسيا توجيها أوربيا أكثر منه آسيويا ، أو نحو أوربا الغربية اكثر منه نحو أوربا الشرقية (نافذة روسيا على الغرب) · ولكن ايضا لرغبته فى مواجهة قوة السويد الصاعدة فى شمال أوربا · ولكن لا ننس أيضا أثر اكتشاف المحيط وعصر التعمير فى العالم الجديدكدافع لمحاولة تتبع التحركات العالمية فى العلائق المكانية · على أن نقل العاصمة تركها بعيدة عن كتلة السكان والاكيومين · كذلك كان لا مفر من ضياع العاصمة على يورك أو تشستر لحساب لندن منذ ازداد توجيه بريطانيا نحو القارة ·

كذلك برلين التى هى عاصمة طبيعية متوسطة الموقع لبراندنبورج ، ولكنها فى السهل الشمالى العظيم تعتبر اقل قيمة من موقع مجدبورج على الزاوية الغربية للالب الأوسط · ومع ذلك احتفظت برلين بعاصمتيها نتيجة لسيطرة بروسيا / براندنبورج – نواة ألمانيا النووية – على الاتحاد · ثم احتفظت بعد ذلك بمركزها رغم تذبذب الاكيومين عنها غربا ، لأن توجيه ألمانيا نحو المحيط الجنسى الجرمانى الأوسع Auslandsdeutsche بوسط أوربا Mitteleuropa أولا ، ونحو « الاتجاد الى الشرق » بما فيه وسط وشرق أوربا » كمجال حيوى Lebensraum » ثانيا : جعل برلين فى موقع متوسط بالنسبة للتوجيه الخارجى ووسط أوربا أكثر منه بالنسبة

للتوجيه الداخلى والحدود الشكلية · أى أن برلين فى موقع انسب كعاصمة: « للوطن الأبVaterland » ، منها كعاصمة للرايخ ·

وربما كان موقع واشنطن وريو ومنتفديو وبوينوس ايرس حاليا هو استجابة للتوجيه الخارجى الى تيارات الحضارة ومحاور السياسة العظمى فى العالم · فان العالم الجديد لايزال يتطلع الى القديم كالمركز والمصدر ، ولقد أصبح المحيط الأطلسى هو « البحر المتوسط » للعناصر الأنجلو – سكسونية واللاتينية المحدثة Néo-latins .

ب – **العوامل الخارجية :** أما اذا جاء التوجيه الى الخارج تحت تاثير عوامل من الخارج ، من عبر البحار ، فان القوة الأجنبية تفرض الموقع الهامشى الساحلى · فقديما خلق النفوذ الثقافى الحضارى الأجنبى العواصم الحضارية الساحلية مثل كانتربرى فى انجلترا ، وكراكوف فى بولنده ، وسان ديفيد فى ويلز ، وسانت أندروز فى اسكتلندا · كذلك حققت بكين هذا الشرط بالنسبة للمانشو فى فترة حكمهم ، وكذلك دبلن بالنسبة للنفوذ الانجليزى قديما ·

أما عن الاستعمار الأوربى الحديث فقد واد المستعمر العواصم الوطنية الداخلية ليعيد توجيه الأقاليم الى مصالحه البحرية · فورثت رانجون ماندلاى العاصمة التاريخية القديمة الداخلية لبرما ، وظهرت كلكتا بدل دلهى · وقديما نقل الاغريق والرومان العاصمة من منطقة القاهرة الداخلية الى الاسكندرية الساحلية فى مصر . ومن منطقة دمشق الى انطاكية فى الشام · والواقع أن اثر الاستعمار البحرى انه قلب العواصم « بطنا لظهر » : « عواصم المستعمرات colonial capitals » .

لهذا أيضا كنا نجد معظم العواصم تقع على الساحل ، لأن الساحل هو دائما المنطقة الحرجة فى الاحتكاك والعلاقات بين المستعمر

والمستعمرة · فنجد على الساحل عواصم الجزائر ، تونس ، الرباط ، دكار ، سايجون · كما كنا نجـد أن كلا من « افريقيا الاستوائية الفرنسية والبلجيكية » تحكم من جانبى ستانلى بول Stanley Poole على الكونغو شريان المواصلات فى كل منهما · وقديما كانت ريو دى جانيرو وبوينوس أيرس عواصم الاستعمار البرتغالى والأسبانى فى أمريكا الجنوبية ·

وعادة تكون عاصـمة المستعمرة الساحلية هى أول ميناء لعبت دور المتكأة أو موطىء القـدم للمستعمر ، ويندر جدا أن تنتقل العاصمة وتتحـول عن هذا الموقع الا لأسباب قوية حقا . كانتقال الاكيومين مثلمـا أديل فى الماضى من بايا (باهيا) الى ريو دى جانيرو ، أو كانتقال طرق التجـارة ولا سـيما باستبدال السكك الحديدية محل الطرق المائية الداخلية · ففى أفريقيا حيث اقترن التعمير بهذا الاستبدال ، حلت داكار محل سان لوى ، وأبيدجان محل جراند باسام ، ولورنسو مركين محل موزمبيق ·

كل هذه الحـالات توضح ارتباط العواصم بالسواحل فى المستعمرات ، وكيف أنه يندر وجود عواصم داخليـة فى مستعمرات ذات سواحل · من هذه الحالات النادرة نيو دلهى ، ولكنها لم تصبح العاصمة الا منذ ١٩١١ ، ومن قبل كانت كلكتا الساحلية · وطالما كان الاستعمار البريطـانى يدرك اعتماده على المواصلات البحرية ظلت كلكتا لا مفر منها ، حتى كان شق قناة السويس ومد السكك الحـديدية فى الهنـد ، الأمر الذى قلل الأهميـــة النسبية لكلكتا ، التى لم تترك الا حين « نما منطق العاصمة المتوسطة الموقع الى درجة لم يعد فى الامكان انكارها » ·

والواقع أنه فى كل جنوب شرق آسيا الـذى استقل أخيرا قد القيت فجأة على العواصم أعبـاء ومسئوليات لم تكن مستعدة لهـا تمـاما ، وهى عواصم ورثتهـا الدول الجديدة عن الاستعمار الأوربى كمراكـز لتجـــارته

وسيطرته · وهناك الآن حركات لتغيير هذه العواصم الى مواقع انسب لأغراض الادارة الوطنية · والاعتراضات على المواقع الحالية ثلاثة : أنهـا موقعـة بالاشارة الى المواصـلات البحرية ، وهو موقع يفقد قيمته باطراد مع نمـو السكة الحديدية والطرق والخطوط الجـوية ، ثانيا انها تحمل وصمة الاستعمار، وأخيرا أنها نمت على هوامش الدول لتتصل بالملاحة البحرية وليس بالمنـاطق النووية فى الدول · ومع ذلك فليس من المرجح أن تهاجر هذه العواصم ، أولا لأنها كانت أيضا مركز ورمز حركات التحـرير والاستقلال ، وثانيا لما لهـا من علاقات متشابكة مستقرة مع العالم الخارجى ، واخيـرا لأنها جميعا أكبر مدن دولها فهى المراكز العمرانية والاقتصادية السائدة ·

القاعدة العامة اذن هى أن عواصم المستعمرات ساحلية أساسا · لكن قد تظهر من ناحية أخرى بعض العواصم أو العواصم المحلية sub-capitals فى مواقع داخليـة · فاما العواصم فلكى تفيد من الأثر الصحى للموقع الداخلى المرتفع ـ اذ كان الاسـتعمار مرتبطا معظمه بالعروض السفلى · فنجد أو كنا نجـد من العواصم الداخلية أسمره فى ارتيريا ، ونيروبى فى كينيـا ، ووندهوك فى جنوب غرب افريقيا ، وتناناريف فى مدغشـقر (ملاجاش) · وحين نقلت العاصمة من كلكتا الساحلية الى دلهى الداخلية ، كان هذا الى جانب الأسباب التاريخية والعاطفية لأسباب مناخية أيضا وهى تفادى الرطوبة العالية ·

والآن تعـد نوفا لسبوا Nova Lisboa على المرتفعات لتخلف لواندا الساحلية كعاصمة لأنجولا · وقد لعبت هـذا الدور قديما : مكسيكو سيتى ، جواتيمالا سيتى ، كراكس ، بوجوتا ، سيكرى · ويمكن أن نضيف اليهـا « العواصم الصيفية » مثل سملا فى الهنـد ، مايميو Maymyo فى برما ، بوتنزورج Buitenzorg (بورجور الآن Bogor) فى اندونيسيا ، باجويو

Baguio في الفلبين ، فهــــذا عن جــدارة نوع من « ترانس هيومانس » المدن !

أما العواصم المحلية فقد يظهر كثيـر منهـا فى الداخل لأسباب تتعلق بسهولة المواصلات مع الساحل أو للتوسط بالنسبة لاكيومين داخلى · وكثير منها هو من خلق الحكومة الاستعمارية تماما ، أقامتها للادارة أو التعمير الحر بدون التقيد بمواقع السكنى الوطنية الأصلية · ومثل هــذه العواصم المحلية يسهل نقلها وتغييرها أكثر من العواصم الرئيسية ·

٥ — **العامل التاريخى :** بعد كل الضوابط السابقة ، هنــاك حــالات يتعـذر تفسيرها الا على ضوء العــامل التاريخى · فالمدن التى تستطيع أن تعبر خير تعبير عن روح الدولة وتلخص روح الوطن انما هى المدن القديمــة التقليدية التى لها تاريخ طويل حافل وتليد · ومن هذا المجد الأدبى prestige والتاريخى تســـتمد المدن استقرارا وقوة اندفاع historical momentum تؤدى بها الى مرتبة العاصمة ·

فمثــلا فى ايطاليا الموحدة ، كان لكل من تورينو وميـــلانو ونابولى مزايا وأطماع · وربما كانت ميلانو فى السهل الشمالى الكثيف السكان بؤرة أنشط للحياة القومية ، كذلك كان لفلورنسا البعــد التاريخى التليد ، بينمــا كانت روما فى ايامها عقدة للمواصلات العالمية حينئـــذ دون أن تكون بؤرة لاكيومين هام على الاطــلاق · غير أن المجد الألفى والنفوذ الذى كان لروما كعاصمة الامبراطورية الرومانية كان كفيلا باهمال كل هـــذه الاعتبــارات والدعاوى ·

وحين تتكافا او تتقارب المزايا بين المدن المدعية يؤدى اختيار العاصمة الى تنافس شديد ونزاع مســـتمر بينها · هكذا ظلت موسكو مدينـــة المسكوفيت Muscovite المقدسة بعد أن انتزعت سان بطرسبرج منها عرش العاصمة ،

ولذلك لم تلبث أن عادت اليها العاصمة بعد الثورة ٠ كذلك دلهى عاد اليها في ١٩١١ ـ ١٩١٢ دورها القديم الذى لعبته منذ اكبر Akbar والمغول ، والذى كان قد ضاع منها لكلكتا منذ الاستعمار البريطانى ٠ وقد كان بين عوامل اختيار أنقرة بدل اسطنبول العامل التاريخى ، فقد كانت أنقرة عاصمة حيثية ٠

وهكذا يلاحظ أن الدول التى تاثرت فى تكوينها الجديد بروح وطنية ورد فعل قومى شديد تحددت عواصمها بنزعات تاريخية بحثا عن رمز وطنى وتاريخى قديم ٠ وبعد الحرب الكبرى الأولى اتخذت الدول الجديدة عواصم لها اكثر مدنها الكبرى تمثيلا لتاريخها وكيانها وتوجيهها : ريجا ، تاللين ، هلسنكى ٠ هذا بينما نجد من ناحية اخرى أن فقدان العامل والبعد التاريخى يضفى على العاصمة عنصرا اصطناعيا ويعطيها صفة غير شخصية ومجردة ، كما هو الحال فى عواصم الاتحادات الفيدرالية واشنطن ، كانبرا ٠ ولكن يبدو كما وضح سبيت Spate أنه فى الدول الاتحادية عامة « يجب أن نعتبر اختيار مكان جديد تماما أو مدينة قليلة الأهمية فى ذاتها للعاصمة مبدأ طبيعيا » ٠

أهميـــة الوظيفـــة

ما قيمة الدور المدنى للوظيفة السياسية ـ الادارية ؟٠ يتفاوت الحجم فى هذه الوظيفة تفاوتا كبيرا جدا ما بين العواصم المحلية والاقليمية والوطنية ، حتى ليبدو من الغريب أن نصنف شبين الكوم . Cettinjé مع لندن وباريس فى صعيد وظيفى واحد ! ـ فهى لا تتشابه الا بقدر ما يتشابه الزورق وعابرة المحيطات ٠

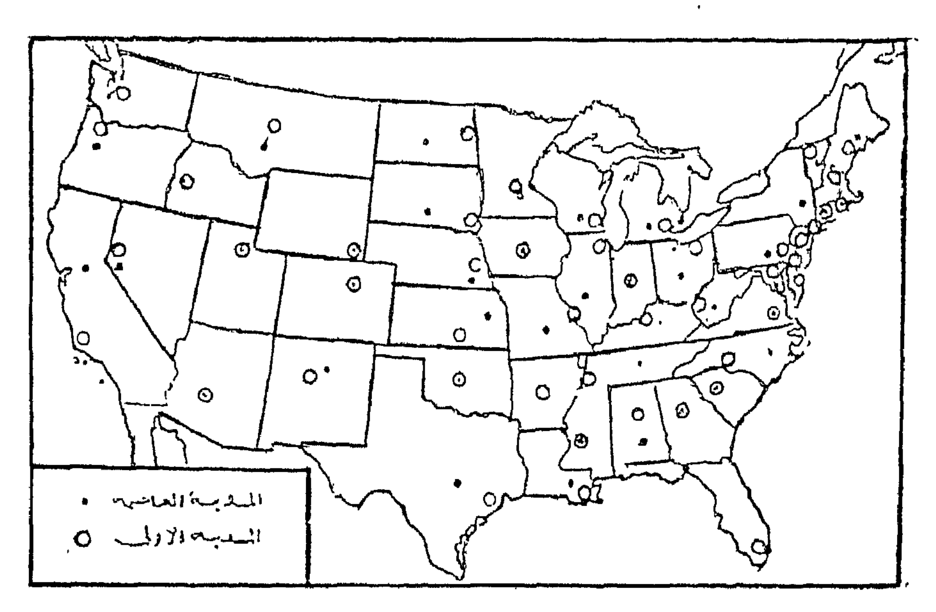
ومع ذلك فمن الضرورى أن ندرك أن الوظيفة السياسية الادارية وحدها لا يمكن أن تقيم مدينة ضخمة الحجم ٠ فكل عناصر الحياة السياسية

مهما تضخمت محدودة : الحاكم والسلطات والهيئات التنفيذية والتشريعية والمحاكم ، والتمثيل السياسى الأجنبى ، مضافا اليها الخدمات المحلية الضرورية كالتجارة والفنادق والخدم ٠٠٠ الخ ٠ وكل العواصم السياسية البحتة ـ التى تتفق تقريبا مع فئة « العواصم الاصطناعية » ـ لا تحقق الا احجاما محدودة : كانبرا ، فرساى ، وحتى واشنطن ٠ فالأخيرة وان وصلت اليوم الى ٩٩٧ الفا داخل المدينة ، ١٩٨١ر١ الفا فى المنطقة المدنية ، الا أنها تعد صغيرة بالنسبة لعشرات المدن الأمريكية الأخرى ٠ والواقع أن الوظيفة الادارية كلها لا تستوعب من القوى البشرية فى الدولة مهما تضخمت أجهزتها الا نسبة صغيرة ـ مثلا فى الولايات المتحدة لا تزيد نسبة موظفى الحكومة عن ٤ر٥٪ من كل الذكور العاملين ، رغم أن الحكومة دائما أكبر « صاحب عمل » فى البلد ٠

ولكن الواقع أن صغر حجم المدينة الادارية هو أحيانا السبب الوحيد فى اختيارها لهذه الوظيفة ـ عكس ما قد نعتقد لأول وهلة ٠ فقد نشأت مدرسة من الفلسفة السياسية والاجتماعية ترى أن تبتعد بالوظيفة الادارية عن اماكن الوظائف الأخرى الكبرى حتى لا تضيع هذه فى زحمتها أو تقع تحت رحمتها ـ سيطرتها ونفوذ مصالحها ٠ ولهذا ينبغى أن نميز بين اتجاهين عامدين متعارضين تماما : اتخاذ اكبر مدينة كالعاصمة ، وتحاشى أكبر مدينة كعاصمة ٠ وقد أخذت الدول الجديدة فى آسيا بالمبدأ الأول حتى لا تكون العاصمة خاما خالية من الحياة والبهجة ومقومات المدنية الكاملة ٠

أما الاتجاه الثانى فليس حديثا تماما . فقديما لجأ اليه الملوك هربا من نفوذ أو غضب الشعب : مثلا فرساى ٠ ولكنه أصبح الآن دستورا أيكولوجيا فى الولايات المتحدة : فقد أنشئت واشنطن من لا شىء « حسب

الطلب made-to-order ، لتستقل عن أى نفوذ محتمل لأى ولاية أو مدينة ٠ وبالمثل عواصم الولايات : فليس بين المدن المليونية الأمريكية عاصمة واحدة من عواصم الولايات ، وليس بين « المناطق المدنية » المليونيـة ما هو عاصمة سوى حالتين ، بوسطن وسـان بول ٠ وفى بقيـة الولايـات اختيـرت معظم العواصم قصـدا من أصـغر المدن : أولبنى ، هاريسبرج ، سبرنجفيلد ، الينوى ، جفرسون سيتى ، سكرمنتو ٠٠٠ الخ ٠ قارن مثـلا أوليمبيا عاصمة ولاية واشنطن (٢٠ ألفا) بسياتل المدينة الرئيسية (٩٠٠ ألف) ، أويوجين Eugene عاصمة ولاية أوريجون (٣٠ ألفا) ببورتلاند المدينة الرئيسـية (٨٠٠ ألف) ٠



شكل ٢ ـ سيادة العاصمة الضئيلة فى الولايات المتحدة (عن جيرهارد)

والواقعأن « العاصمة الضئيلة The Inferior Capital City» كظاهرة أمريكية ، لا فى عواصم الاتحاد أو الولايات فحسب وانما حتى فى عواصم الكونتيات (١) . بدأت أصلا كرد فعل ضد تركيـز السلطة أثناء الاستعمـار

البريطانى ، ثم قواها الاعجاب بمزايا الريف والخوف من النفوذ التجارى على الحكومة ٠

ويبدو أن الكومنولث البريطانى يميل الآن الى نفس هـذه القـاعدة الأمريكية : كانبرا ، أوتوا ، ولنجتون ، نيو دلهى ، وفيما مضى بريتوريا ٠ واذا كان هذا المبدأ يوفر للعواصم أحيانا استقلالها عن المؤثرات الخارجيـة ، فانه أحيانا يسبب صعوبات مدنية معينة ٠ فمثـلا لأن المنشآت الحكومية والتمثيل السياسى الأجنبى تحتل مساحة كبيرة من المدينـة بلا ضرائب ، تعانى ميزانية المدينة ، كما فى واشنطن خاصة !٠٠

على أنه باستثناء العواصم السياسية المطلقـة ، نجـد أن الحد الأدنى للحجم فى العواصم الوطنية مرتفع جدا ٠ ويرجع هـذا الى طبيعة الوظيفة الادارية - السياسية وجاذبيتهـا للوظائف الأخرى ٠ فأما عن طبيعتهـا ، فالعاصمة دائما موطن الحكم ورئاسة الدولة - ويخطىء الأجانب عـادة باعتبار لاهـاى عاصمة هولنده لأن القصر الملكى ترك العـاصمة امستردام اليها ٠ وحول رئيس الدولة تتقـاطر الحكومة والبرلمانات والمجالس والمصـالح العـديدة المتشعبة ، أى الجهاز الادارى بما يحمل من هيئة الموظفين الثقيلة officialdom وقوات الدفاع ٠ كذلك يلاحظ أن الجاليات الأجنبية - بصرف النظر عن الهيئات السياسية المحدودة - هى أولا سكان مدن ، وثانيا سكان عواصم ٠

وقـد زادت أهمية العواصم على العصور بتطور النظرية السياسية والاجتماعية : فان انتقال كثير من وظائف الأسرة الى الدولة قد زاد من أعباء الحكومة ، وبالتالى من تضخم جهازها الادارى ، ومن ثم من حجم العاصمة ٠ فالنظـرية الرأسمالية التى تؤمن بالمركزية المتطـرفة تؤدى الى تضخم

العاصمة تضخما بارزا ، بينما النظرية الاشتراكية التى تؤمن باللامركزية تحد من تضخم حجم العاصمة تضخما أكثر مما ينبغى • وعموما فخلاصة تاثير طبيعة الوظيفة السياسية هى أنها تجعل من العاصمة « لعبة الحكومة المدللة » كما يقول ديرونت هويتلزى •

«Once fixed, capitals become the pets of government.»

أما جاذبية الوظيفة السياسية ـ الادارية للوظائف الأخرى فترجع الى أن العاصمة بطبيعة سكانها تمثل سوقا استهلاكية ليست مترفة مترفهة فى حاجاتها فقط ، بل وغنية فى امكانياتها ودخلها • ولذلك تدعو العاصمة اليها سيلا من صناعات الأبهة والكماليات وخدمات العظمة المركبة • ولكن يندر من الناحية الأخرى أن تكون العواصم مراكز للصناعة الكبرى ، فحتى لندن لا تعرف الا الصناعات الاستهلاكية الخفيفة أساسا ، وعموما لا تمثل الصناعة فيها الا نسبة محدودة من اقتصادياتها • انما الصناعات المثالية فى العاصمة هى ما يمكن أن يسمى بجدارة « بصناعات العواصم » • فالحياة الفنية والأدبية والثقافية تتركز كلها تقريبا فى العاصمة : ففى فرنسا لا يطبع من الكتب خارج باريس الا قدر ضئيل جدا ، والمسرحيات الجديدة والمودات الحديثة تدشن فى العاصمة ، وصناعة الأزياء haute couture ودور الأوبرا تتركز فى العواصم دائما ••• وقد توجد بقايا هذه الحياة الفنية والأدبية فى العواصم القديمة مثل فايمار وميلانو ونانسى •

على أن من أهم ما تدعوه اليها العاصمة عنصر يعتبر عاملا هاما فى تحديد حجمها ويغفله الكتاب الغربيون عادة ، وذلك أعنى هو عامل الاستعمار • فان الدول الاستعمارية تركز مكاسبها الاستعمارية عامة فى العاصمة المتروبوليتانية ، ومن السهل أن يحدد المرء فى لندن أو باريس أو بروكسل أو امستردام عمارات وشوارع برمتها هى مراكز لشركات تقوم كلية على موارد وخامات ومستعمرات ما وراء البحار •

ونتيجة هـذا كله تمتاز العاصمة بأنها وان بدأت أصلا مركزا لوظيفة سياسية ادارية الا أنها سرعانما تفقـد تخصصها الوظيفى بتكتل حلقـات كثيفة من الحرف الأخرى المتعددة ، ويتبع هـذا تزايد سكانهـا الى درجة كبرى « بمعدل العاصفة » • والواقع أن العواصم تكتسب فى النهاية « ميزة طبقية » تضمن لها اطراد التفوق وتجعل منها فى مجموعها « استقراطية المدن » •• وكما يقول جورج : «All capitals . . illustrate the saying that nothing succeeds like success».

وهـذه بعض الأمثـلة : شـهدت مـدريد هـروع النبـلاء والموظفين والهيئات الدينية حين حول فيليب الثانى اليها حكومته ، فزاد عـدد السكان أربعة الأمثال فى نصف قرن • وفى ١٨٥٩ حين صـارت بوخارست عاصمة « الامارات المتحدة » كان عـدد سكانها ١٠٠ ألف ، والآن وصل السـكان فى ١٩٤٥ الى المليون • ومنذ أصبحت برلين قاعـدة الامبراطورية أخـدت تنمو بمعدل العاصفة • وبراج التى كانت ٤٠٠ ألف فى ١٩١٠ ، ثم أصبحت عاصمة فى ١٩١٩ أصبحت اليوم مدينة مليونية • وفى ١٩١٣ كان تعداد موسكو مليون نسمة ، أصبح فى ١٩٣٩ نحو ٤ر١ مليون ، وفى ١٩٥٦ بلغت ٤ر٨ مليون أو ٢٥ر٥ بالضواحى • وبالمثل أنقرة التى كانت حلة نكرة حجمهـا ٣٠ ألفـا حين أختيرت فى ١٩٢٣ ، فلم تلبث أن ارتفعت الى ٥٨ ألفا فى ١٩٣٦ ، الى ٤٥٣ ألفا فى ١٩٥٥ •

ونفس المعدل نراه فى العواصم الاتحادية الفيدرالية • فكانبرا التى بدىء فى انشائها فى ١٩٢٣ كان عددها ١٠ آلاف وهى الآن ٣١ ألفا • وواشنطن التى بدأت من لا شيء البتة ، بلغت فى ١٩٥٠ نحو ٧٩٧ ألفا داخل المدينـة ، ١٫٢٨١٫٠٠٠ فى المنطقة المدنية • ويكفى أن المدينـة نمت بنسـبة ٣٦٪ فى عقد واحـد (١٩٣٠ ـ ١٩٤٠) كنتيجـة للتوسع فى سـلطات الحـكومة الاتحادية •

لكل هذا نجد للعاصمة ميلا طبيعيا الى أن تصبح أكبر مدن الدولة أو « المدينة الأولى primate city » · ولكن المهم أنه ليس من السهل دائما أن نحدد ما اذا كان هذا سببا أم نتيجة · واذا كان مارك جفرسون قد وضع هذا القانون فى ١٩٣٩ ، فانه يبدو أن فكرته الأساسية قد توصل اليها فوست فى ١٩١٨ :

«Hence capital cities are almost everywhere increasing in population and influence, both absolutely and relatively, to other cities .. Capitals of our first and third class [«natural» and coastal] are usually by far the largest cities in their states. while those of the second and fourth [frontier base and «artificial»] are rarely so. But all alike share in the growth which is characteristic of these cities.»

ولكن ليس معنى هذا أن العاصمة هى المدينة الأولى دائما ، بل هناك حالات شاذة متعددة · ففى ايطاليا ظلت روما أقل عددا من نابلى وميلانو لمدة طويلة — حتى ١٩٣٠ · ولكن الواقع أن لروما عذرها ، فقد ظلت مجرد عاصمة للولايات البابوية بينما كانت كل من ميلانو ونابولى من قبل عواصم لأقاليم تجارية غنية · ومع ذلك فان روما لم تتوان منذ أصبحت العاصمة عن سبقهما : ففى ١٩٥٠ كان عدد سكان روما ١ر٦ مليون ، ضد ١ر٣ لميلانو ، ١ر٠ لنابولى · وفى الشرق العربى شذوذان آخران · فحتى الأمس القريب كانت حلب تفوق دمشق سكانا ، وجدة تفوق الرياض — وقد يخلق من مدن البترول ما يفوقهما معا · وهناك من أمثلة الدولة الحديثة النشأة الهند وباكستان : فلاهور أكبر من كراتشى ، وكلكتا وبومباى أكبر من دلهى · وهناك من الحالات الشاذة العواصم الاتحادية بطبيعة الحال · ولكنها كما رأينا ليست عواصم بكل معنى الكلمة ، بل ان جفرسون ليتساءل عما اذا كان الدومنيون البريطانى « بلادا » Are British Dominions Countries ? ، بمعنى دول كاملة فى ذاتها وبالتالى فى عواصمها ·

على أن المهم انه بمجرد أن تستقر العاصمة وتأخذ فى النمو ، تحتكره وتنتزعه من المدن الأخرى التى كانت تنازعها فى التطلع الى العاصمية . فتبدأ بالتدريج عملية انحطاط أو تنزيل degradation, demotion لهذه الإخيرة هذا يلاحظ فى ألمانيا حيث كانت ميونيخ ودرزدن وشتوتجارت عواصم دول ذات سيادة ، فانقص دورها فى ألمانيا البسماركية ، ثم تحولت الى مراكز ادارية فى ألمانيا الهتلرية . وبالمثل ما حدث لتورينو وميلانو وفلورنسا ونابولى فى ايطاليا .

ومع ذلك فلئن كانت العاصمة تحتكر النمو والضخامة بصورة تجنى على كثير من المدن الأخرى ، فان الوظيفة السياسية والادارية من الناحية الأخرى تساعد على حفظ الحياة فى كثير من المدن الذابلة . فكما لاحظ فاللو فى فرنسا ، اذا كانت الوظيفة السياسية فى باريس متهمة بأنها أفقرت حياة الأقاليم ، فانها فى الحقيقة أطالت فى أعمار مدن اقليمية كثيرة . وفى مصر وجد أن كون المدينة مركزا اداريا هو ضمان مؤكد لها بنمو متوسط على الأقل .

وعلى ضوء ما سبق عن الحجم والأهمية يمكن تقسيم العواصم الى فئتين : طبيعية واصطناعية ، فالأولى ما كانت مركز النواة البشرية العمرانية الحقيقية فى الدولة ، ومن ثم المدينة الأولى والعاصمة التاريخية ، وهى مدينة متعددة الوظائف جدا . من الأمثلة باريس والقاهرة ولندن وبلغرادوبودابست وموسكو وكوبنهاجن ومكسيكو سيتى . وأما الاصطناعية فهى عادة العواصم الاتحادية ، وهى لذلك مدينة صغيرة أو متوسطة ، ولكن على التأكيد ليست المدينة الأولى . وهى وحيدة الوظيفة بصرامة ، مدينة سياسية صرفة ، مثل واشنطن وكانبرا وأوتوا ولاهاى وبرن . ومع ذلك فهناك عدة حالات ليست بعواصم اتحادية وليست صغيرة الحجم ، ولكنها اصطناعية كعواصم ، مثل مدريد وبرلين .

وليس من الضرورى مطلقا أن تكون العاصمة الطبيعية مركزية ، لا ، ولا أن تكون الاصطناعية هامشية · ولكن بينما تشارك العواصم الطبيعية بحكم الأساس الاقتصادى فيها مع بقية مدن الدولة فى اتجاه النمو العام من صعود أو هبوط بحسب دورات الرخاء أو الأزمات ، فيبدو أن العواصم الاصطناعية لها ايقاع وحركة مستقلة عن الاتجاه الوطنى ، تكتنز ، كنواة من الموظفين ، أثناء الأزمات الاقتصادية والمتاعب السياسية ! هكذا يجد مارك جفرسون واشنطن فريدة ، قل ناشزا ، بين المدن الأمريكية ···

«our contrary capital, which accelerates its growth when the nation is in trouble and slows down in periods of national prosperity».

وذلك لأنها « جنة الباحثين عن الوظائف » ·

هذا ، ولقد كان فاللو أول من ميز بين العواصم الطبيعية والاصطناعية فى ١٩١١ · ووضع فوست مستقلا نفس التفرقة فى ١٩١٨ · ولكن سور يعتقد أن التسمية ليست موفقة تماما ، وأن الفرق ليس صارما بهذه الدرجة ، بمعنى أن الأمر اصطلاح وفلسفة سياسية : فقد أصبح « طبيعيا » اختيار عاصمة « اصطناعية » ·

مصـــاير المدن الســـياسية

ربما لا يقارن بالمدن « الحفرية » الحربية ، من حيث العدد ، سوى المدن « الحفرية » السياسية · فالتاريخ يسجل مئات من المدن والعواصم الميتة ، وطريق الدول مرصع بعشرات من هياكل المدن السياسية على مختلف الدرجات والمستويات · فالمدن السياسية تقوم وتسقط لا بضوابط طبيعية دائمة فى الجغرافيا البشرية والسياسية ، ولكن بحسب الأهواء والصدف التاريخية والنزوات الشخصية · وهذا يصدق بوجه خاص على « العواصم الاصطناعية » · ويعدد برون وفاللو أمثلة من هذه الظاهرة :

مدينة تيجرانوشيرتا Tigranocerta التى أسسها تيجران امبراطور أرمينيا القديمة ، وقره قورم عاصمة امبراطورية جنكيزخان · وكان للحكام العرب بعد الفتح عواصم بعدد الأسرات المتعاقبة ·

فكيان المدن السياسية - وخاصة فى فترة صنع وتكوين الأمم وقبل نشأة الدولة الوطنية - كان يقوم على أساس خطر غير مضمون · فقد كان رهنا بنزوات الحكام من ناحية ، وبصراعهم فيما بينهم من ناحية أخرى ، وبتغيرات القوى بين الولايات والوحدات الطبيعية أو الجنسية داخل الدولة أو الامبراطورية من ناحية ثالثة · فكان الأساس والمبرر السياسى دائما أساسا محفوفا بالأخطار والتقلبات · ففى الماضى تحركت العاصمة فى مصر من طيبة (الأقصر) الى منف الى هليوبوليس الى صا الى الاسكندرية، فكان تاريخ العاصمة مضطربا · وقد أدى تحويل العاصمة من موسكو الى سان بطرسبرج الى تغيير هائل فى أحجامها · وفيينا هى المثل الكلاسيكى الحديث ، فبعد تقليم الامبراطورية الضخمة الى دولة الجيب الالبية هوت فيينا ·

وعموما فان من الممكن أن نعمم بأن أحجام العواصم خضعت لدرجة عالية جدا من التفاوت فى الماضى ، وأن العاصمة دخلت عصرا من الاحتكار لمركزها والطمأنينة والاستقرار مع ظهور الدولة الوطنية الحديثة ·

الفصل الرابع

الوظيفة الصناعية

الصناعة والمدنية

الى أى حد تعد الصناعة خالقة للمدن ؟ الصناعة حرفة قديمة ، لكنها ظلت معظم التاريخ قليلة الأهمية وعلى نطاق متواضع جدا · وطالما كان نظام الحياة هو الكفاية الذاتية العائلية ، كانت الصناعة بالضرورة مبثوثة مبعثرة فى الريف وفى المدن على السواء · وحتى فى العصور الوسطى كانت تهرب من المدن الى الريف للتخفف من وطأة قيود نظام الطوائف والحرف guild system · أى كانت أساسا حرفة اما ريفية غير مدنية أو مدنية تابعة ثانوية ، أى لم تخلق مدنا مستقلة كاملة على الأرجح ·

ولا شك أن بعض المدن الصناعية تماما ظهرت فى بعض الفترات والمناطق ، ولكن على نطاق بدائى محدود جدا · وصحيح ان من التجارة عنصرا صغيرا كان موجودا دائما فى القرى ، لكن السواد الأعظم من النشاط التجارى كان دائما فى المدن وخلق فى ذاته مئات المدن ·

وقد اختلفت الآراء بين المؤرخين والاقتصاديين فيما اذا كانت الصناعة فى العصور الوسطى وظيفة أولية (primitive) أو ثانوية بالنسبة للتجارة · فيرى المؤرخ بيرين Pirenne أن الصناعة فى المدن الفلمنكية فى الفلاندرز نشأت كحرفة تالية مترتبة على التجارة · ولكن الاقتصادى زومبارت وان اتفق على أن الصناعة حرفة ثانوية فنيا ، الا انها لم تكن تتوقف على التجارة أو تالية لها . فهى كالتجارة خدمة مركزية من خدمات المدن لحساب الريف ·

وعلى العموم ، ففى الوقت الحاضر ، قد يرى أنه اذا كانت عملية

« توزيع » الانتاج ـ أى التجارة ـ تخلق هـذا العدد الهـائل من المدن ، فأحرى « بالانتـاج » نفسه ـ أى الصـناعة ـ أن يخلق عـددا اكبر أو ممـاثلا على الأقل . لكن الواقع أن الصناعة لم تخلق من المدن الا نسبة أقـل بكثير مما خلقت التجـارة . والسبب فى هذا عدة عوامل تتلخص فى أنواع الصناعة وطبقاتها .

فمن الناحية العامة جدا ، يجب أن نميز بين صناعة المنزل وصـناعة المصنع ، فالأولى لا تخلق مدنا صناعية بالطبع ، ولـكن الثـانية ليس من الضرورى دائما أن تفعل . لهذا ينبغى أن نضـع تصنيفا أدق ، فنميـز بين الصناعة اليدوية والاستخراجية والتحويلية . وقد تتداخل الصناعة اليدوية فى النوعين الأخيرين وتتقاطع معهما . ومع ذلك فهذا التصنيف يحقق غرضه . فالصناعة اليدوية ترادف غالبا المنزلية ، أى الصناعة المبعثرة dispersed فى الريف ، والاستخراجية تعنى غالبا الصناعة النووية المجمعة nucleated فى الريف ، بينما التحويلية تعنى غالبا الصناعة المجمعة فى المدن .

١ ـ **الصناعة المنزلية** : فأما الصناعة اليدوية المنزلية ، فهذه كانت أساس الصناعة قديمـا ، ولكنها ليست بعد من حديث الماضى تمـاما ، فهى تنتشر فى مناطق كثيرة ، لا سيما المناطق الريفية المتخلفة كالشرق والشرق الأقصى خاصة ، وبعض جيوب ريفية منعزلة فى الولايات المتحدة ، بل لاتزال بعض جيوب هامة فى أجزاء معينة من بلجيكا مثل الفلاندرز وبرابانت حيـث تأخذ نمطا خاصا جدا . فمنـذ العصور الوسطى وسكان الريف يقومون فى منـازلهم بصناعة النسيج من صوف أغنامهم لتسويقها فى المدن ، وفى عصر السكة الحديد ـ مع صـغر مساحة بلجيكا وشـدة كثـافة سكانهـا ـ فانهم لازالوا يسـكنون فى الريف ويزرعون ، وفى نفس الوقت يسافرون يوميـا الى المدن للعمل فى المصـانع ، لا سيما فى بلجيـكا الوسـطى فى هسبباى

Hesbaye . فهذا نمط صناعى زراعى معا ، مــدنى ريفى معـــا . وعلى العموم فكما ماتت مدن الأسواق المحلية بالمنافسة الحديثة للتجارة الكبرى ، فكذلك تنقرض الصناعة الريفية الصغيرة باطراد على يد الصناعة الكبيـــرة الحديثة .

٢ - **الصناعة الاستخراجية** : اما عن الصناعة النووية المجمعـــة فى الريف ، فهى غالبـا الصناعات الاستخراجية التى بطبيعتهـا لابد ان تتم بعيدا عن بيئـة مدنية ، كصـيد الأسماك وقطع الأخشـاب ولكن التعدين خاصة . ومع ذلك فهذه الصناعات تخلق مدنا فى كثير من الأحيـان ، وبعضـها يـكون كبيرا ، مثل برجن مدينة السمك ، وسـكرنتون Scranton (بنسلفانيا - ١٤٠ الفا) وتلسا مدينة البترول (١٤٠ الفا فى ١٩٣٩) ، وجوهانسبرج مدينة الذهب (٩٦٠ الفا) .

ولكن كل هـذه شواذ . فمعظم مدن الصناعات الاستخراجية والتعـدين حلات صغيرة على هوامش المعمور ، اقرب الى المعسكرات التى ينقصهـــا كثير جدا من روح المدينة الحقة وكيانها ، ثم هى غالبا قصيرة العمر ومسالة عابرة . وكلما كانت وحدات الانتاج فيها محدودة ، كلما كان حجمها صغيرا . فمعظم مدن تعدين الفحم فى « الشمال » بفرنسا تسجل احجاما صـــغيرة معظمها اقـل من ١٠,٠٠٠ وقليـلا ما يصـل الى ٢٠ الفا ، وذلك لأنـه وجـد أن استخراج مليون طن من الفحم يحتاج الى ٥٠٠٠ عامل تقريبا أى يمـكن لنحو ٢٠,٠٠٠ نسمة . هذا بينما كلما كانت وحدات الانتاج فى مدن التعـدين أكبر كلما كان عمرها أقصر .

٣ - **الصناعة التحويلية** : اما الصناعات التحويلية ، اخيرا ، فيمـكن القطع بأنها مدنية بالضرورة ، أى تستدعى بيئة مدنيـة لتقوم فيها ، وبيئـــة مدنية كبيرة عادة . ولكن هذا لا يعنى أنها لابد أن تخلق مدنا جديدة ، فهى

قد تخلق مدنا من لاشىء اذا كانت وحدة الانتاج ضخمة من صناعات النطاق الواسع large scale أو الصناعات الثقيلة · فمنذ الانقلاب الصناعى أصبحت الصناعة حقيقة مدنية ضخمة ، وكثير من الصناعات مثل صهر المعادن ، لا يمكن أن نتصور قيامها خارج المدن نظرا لضخامة تنظيمها ، ومن شانها أن تخلق مدينة جديدة أنى اقيمت · فقوة وامكانيات الصناعة التحويلية التجميعية أعلى بكثير من طاقة الصناعة الاستخراجية · فمثلا فى اللورين يقدر أن انتاج نصف مليون طن من الصلب يحتاج الى ١٠ آلاف عامل ، أى يمكن لنحو ٤٠ ألف نسمة · وهكذا يمكن للصناعة التحويلية خلق مدن جديدة كبيرة ·

ولنمثل · من الأمثلة أولا « مدن الشركات » حيث تخلق الشركة الكبيرة مدينة كاملة one-company town من المصانع والمساكن والطرق والمواصلات ··· الخ · عادة فى أراض رعوية مهجورة أو رخيصة · فمثلا جارى بانديانا انشاتها شركة U.S. Steel Corporation فى ١٩٠٦ من لاشىء ، فأصبحت فى ١٩٣٠ (١٠٠) الف ، ١٣٤ ألفا فى ١٩٥٠ · وفى البحيرات عدد من مدن الشركات مثل كاديلاك وبونتياك ولانسنج · وبالمثل آيندوفن ، برابانت Eindhoven — مدينة فيلبس للمصنوعات الكهربية — فهى قد بدأت كمصنع صغير فى ١٨٩١ لصناعة اللمبات ثم دخلت صناعة الراديو ونجحت ، ونمت من ٣٢ ألفا فى ١٩١٨ الى ٦٨ ألفا فى ١٩٢٨ الى ١٠٠ ألف فى ١٩٣٥ · ويمكن أن نذكر فى ألمانيا الغربية بعد الحرب الأخيرة مدينة فولكس فاجن ·

وفيما عدا مدن الشركات ، فليس هناك ميدان لدراسة المدن الجديدة البكر التى خلقتها الصناعة أفضل من الاتحاد السوفييتى · فهنا لأول مرة فى العالم تنعكس القيمة المدنية الكلاسيكية لكل من التجارة والصناعة — ففى فلسفة الاشتراكية كفت التجارة البحتة عن أن تكون مبرر وجود

raison d'être المدن بتاتا ، وبدأت « تصفيتها » لتقدم خزانا من العمل للصناعة . أما الصناعة فاصبحت خلاقة للمدن الجديدة لأول مرة بصورة « مشروعة » و « كجرثومة صحية » على نطاق هائل . وربما كانت هذه الحقيقة أهم خصائص المدنية السوفييتية . فهناك عشرات من المدن التى بدأت من الصفر فى استبس من اللامعمور شرق الاورال خاصة ، ونمت كمدن شيطانية بسرعة وصفت بأنها اكثر من « أمريكية » - سرعة العاصفة . مثلا نوفوسيبيرسك : ٥ر١٠ آلاف فى ١٨٩٧ ، ٣٠٠٠ الف فى ١٩٢٧ ، ٤٠٦ آلاف فى ١٩٣٩ ، ٧٣١ الفا فى ١٩٥٦ . وبالمثل ماجنيتوجورسك وستالينسك .

وهكذا اذن يمكن للصناعة التحويلية أن تخلق مدنا جديدة كبيرة . ومع ذلك فالقاعدة الاصولية الواضحة منذ الانقلاب الصناعى حتى الآن هى انها لا تخلق مدنا جديدة بقدر ما تضخم مدنا قديمة قائمة ، أى انها ظهرت حيث يوجدت جرف مدنية أخرى هامة ، بمعنى انها تبعت جغرافيا وظائف اخرى - التجارة غالبا - اتخذت لها منها نواة قديمة . صحيح ان الصناعة قد تحيى المدينة القديمة وتبعثها بدرجة تبعدها عن اصلها كثيرا ، ولكن تظل الحقيقة قائمة من ان النواة القديمة سابقة للصناعة pre-industrial .

مثال ذلك : دترويت وبتسبرج . فديترويت بدأت كمركز لتجميع الفراء وتجارته ثم أصبحت نقطة ابتداء للتعمير ، فظلت صغيرة الحجم : فى ١٨٢٠ كانت ١٤٠٠ نسمة ، ثم ٢٨٥ الفا فى نهاية القرن ١٩ . ثم اتت صناعة السيارات ، فقفزت الى ٥٧٠ر١٠٠٠ر١ فى ١٩٣٠ ، والى ٠٦٩ر٦٤٤ر١ فى ١٩٧٥ . ومثل هذا يقال عن مدن الاتحاد السوفيتى القديمة التى نفثت فيها الصناعة النمو نفثا . وهنا يمكننا أن نلمس فارقا بين نمو المدن الصناعية فى بريطانيا من ناحية ، والقارة (أوربا) من ناحية أخرى . فعلى القارة كانت العواصم الاقليمية التاريخية ذات أهمية سياسية جذبت اليها الطرق والمراصلات ولها قوة اندفاع كبرى ، فلما اتت الصناعة الحديثة

كان لا يمكن أن تتخطاها ، فكانت الصناعة تابعة لها موقعا · أما فى بريطـانيا فقد بدأت الصناعة الكبرى فى مواقع بكر الى حد بعيد مرتبطة بحقول الفحم ·

وأحيانا تخلق الصناعة مدن الشركات كجزء من مدينة قديمة سابقة ، مثل كروبشتات ، زيمنزشتات Kruppstadt ، Siemensstadt فى المانيا ، ومدينة مصانع الكاوتشوك ميشلان Michelin فى كليرمون فران ١٥ الفا ، ومدينة رينو ٢٢ الفا وستروين وغيرها من مصانع السيارات فى باريس · ويعبر داريل ديفيز عن هذا كله فى صورة شيقة فيقول: «. . . quite frequently the large city of the present is the Cindrella whose god-mother is industry, a metamorphosed older commercial center.»

الخلاصة اذن أن الصناعة عامة ليست فى أصلها خـلاقة للمدن دائمـا ــ حتى فى يومنا هذا · ومع ذلك فدورها المـدنى هام جـدا · فكل المدن النـامية الآن أو التى نمت نموا هائلا فى الفترة الحديثة هى المدن التى كانت التنميـة الصناعية فيها أعلى ما تكون ، بينما يمكن دائما أن نفترض بدون خطر كبير أن المدن المتوقفة هى تلك التى لم تدخلها الصـناعة الحديثة تقريبا · مثـلا فى الولايات المتحدة : فى ١٩٣٩ فى ربع المدن حجم + ١٠ آلاف كان + ٥٠ ٪ من المشتغلين فيها يعملون فى الصناعة · وكما يذكر جيسـت وهالبرت ظـل نمو سكان المدن يتبع عن كثب نمـو عدد المشـتغلين بالصناعة لفترة طويلة · فبين ١٩٠٠ ، ١٩١٠ كان معـدل زيـادة سكان المـدن ٣٨ر٨ ٪ ، وفى نفس الفترة تقريبا ١٨٩٩ ــ ١٩٠٩ كان معـدل زيـادة عمـال الصناعة ٤٠ر٤ ٪ وفى العقـد التـالى كان المعـدلان ٢٨ر٨ ، ٣٦ر١ عـلى الترتيب · كل هذا يؤكد أن الدور الحاسم فى حركة التمـدين والمدنية العـامة الحـديثة كان للوظيفـة الصناعية قطعا · ولا يقل عن هذا الدور المباشر ، الـدور المـدنى غير المبـاشر

للصناعة • فالصناعة كالجرثومة التى خلقت وسائل المواصلات الحديثة ورفعت وسائل الانتاج والزراعة عامة ••• الخ ، هى التى جعلت الحرف غير الصناعية تمكن لنسب أكبر من حياة المدن •

وأما من حيث المستقبل فيميل بعض خبراء التخطيط الاقليمى الآن الى أن ننقل كل الصناعة تقريبا فى الريف المكشوف تماما • وقد يصبح من المألوف فى نحو جيل أن تجد كل أنواع الصناعة الضخمة فى خلاء الريف تماما ، أو تحيط بها الغابات أو الحدائق • وذلك على أساس وصل هذه المدن الصناعية المنقولة بالمدينة الأم بطرق شريانية هائلة من النقل المباشر « الطوالى » • وقد يخلق هذا نمطا جديدا تماما من السكنى والمدنية •

تطور الصناعة

تطورت الوظيفة الصناعية على العصور تطورا هاما أثر على مدى ارتباطها بظاهرة المدنية • فبعض أطوارها أكثر ارتباطا بالمدن وخلقا لها من البعض الآخر • ولذلك يهمنا ان ندرس هذا التطور من وجهة نظر امكانياته المدنية • فعلى أساس التكنولوجيا بمحمولاتها من مادة خام وقوة محركة ، يمكننا ان نميز مع باتريك جديز ولويس ممفورد Patrick Geddes and Lewis Mumford بين ثلاثة أطوار : الايوتكنى ، الباليوتكنى ، النيوتكنى •

١ ـ الايوتكنى eotechnic • أو فجر الفنون الصناعية ، ويمثل اقتصادا اعتمد على تسخير الرياح والهواء والاخشاب كقوة محركة ، كما كان الخشب هو المادة الخام الرئيسية للبناء بجانب كونها وقودا • وتحتل هذه المرحلة الجزء الاعظم من تاريخ البشرية ، فقد ظلت حتى القرن ١٨ • وهذا النوع من الصناعة هو الذى نقصده حين نقول ان الصناعة تختلف عن التجارة فى انها ليست مدنية فى أصلها • فالواقع أن الصناعة الايوتكنية

ليست مدنية بالضرورة ، بل كانت عملية بسيطة تمارس فى القرى · ولقد كان المغزل اليدوى ظاهرة هامة فى كل قرى أوربا حتى قبل الانقلاب الصناعى ، بل ولازال حتى اليوم فى كثير من جهات الشرق وخاصة الشرق الاقصى حيث لا تزال نسبة كبيرة من الآلات والأدوات تصنع موضعيا ولازالت تكافح ضد الصناعة الحديثة · وعلى هذا فان الصناعة الايوتكنية ليست عاملا هاما فى خلق ونشر المدن ، ومن هنا كانت الفكرة التقليدية التاريخية عن المدينة انها مركز تجارى قبل كل شيء ، وقبل أن يكون صناعيا ·

٢ ـ الباليوتكنى palaeotechnic · هو اقتصاد الفحم والحديد ، ظهر مع الانقلاب الصناعى فى القرن ١٨ وبدأ يزيغ الاقتصاد الايوتكنى واصبح يسود الحضارة الصناعية منذ ١٨٥٠ حتى ١٨٩٠ · وأهم مظاهره التكنولوجية الآلة البخارية والسكك الحديدية · وكانت الاخيرة عامل تركيز مدنى عارم ، قادت الى أعظم تضخم وانتشار للمدن الصناعية megalopolis ، والى كل محمولات هذا التركيز من مساوىء وشرور طبيعية واجتماعية · ويكفى للدلالة على هذا أسماء الكناية الساخرة الآتية :

. Coketown, Slumdom, Black Valley, Steelton, Smokeville

وقد أدى انتشار هذه الصناعة الباليوتكنية التركيزية الى واد الصناعة الصغيرة الايوتكنية فى قراها أو مدنها الصغيرة المتعددة بشكل يشبه عملية « خف الذرة » · على أن قاعدة التركين الشديد لم تعدم بعض الشذوذ ، فعلى الرغم من ايحاء التكنولوجيا المطرد الى التركيز المتزايد ، فكثيرا ما كانت الصناعة الباليوتكنية تنتثر وتتبعثر فى الريف كى تفيد من انخفاض قيمة أراضى البناء ورخص الايدى العاملة ووفرتها ، مما كان يقلل الامكانيات المدنية لها نسبيا ·

٣ ـ النيوتكنى neotechnic بدا هذا الطور ينبثق ويبرز فى الثمانينات

من القرن الماضى ، وأساسه الكهرباء والمعادن الخفيفة والنادرة كالالومنيوم (البوكسيت) والنحاس والتنجستن ، ومن أسسه التقطير الاتلافى للفحم desructive distillation وآلة الاحتراق الداخلى ـ أى السيارة أساسا ٠ مع هذه التكنولوجيا الجديدة ظهرت اتجاهات مضادة للتركيز الباليوتكنى ٠ فان امكانيات نقل التيار طويلا ورخيصا الغى توا المبرر للمساوىء العديدة المترتبة على التركيز الشديد ، وبدات عملية تشتيت dispersal للصناعة وامكن تصنيع الريف ٠

وهنا يبرز الفارق المدنى بين أثر كل من الفحم والكهرباء ٠ فالفحم خلق عشرات من المدن الجديدة الضخمة ، أما الكهرباء فنظرا لامكان نقل التيار مسافات بعيدة الى أى مكان مطلوب ، وهو عادة مدينة قائمة من قبل ، فانها حتى فى البلاد التى تولد الكهرباء من الفحم لم تساعد على تشتيت الصناعة القديمة فقط وانما كذلك لم تخلق مدنا جديدة عادة ٠ ومع ذلك فيبدو أن أثر الكهرباء هو كاثر السيارة متأرجح polyvalent ، فقد مكنت الكهرباء من تضخم الصناعة فى مراكز بعيدة عن الفحم ، مثل تدفق الصناعات وهجرتها الى لندن وباريس ٠ ولهذا يبدو ان اثر الكهرباء هو انها حررت الانسان من التركيز حيث تريد الجيولوجيا ـ الفحم ـ لا حيث يريد هو ، فانها لم تمنع التركيز حيث يريد الانسان ٠

هذا هو تطور الصناعة من حيث التكنولوجيا ، وسيلاحظ فيه أن ظهور مرحلة جديدة ليس معناه انتهاء واختفاء المرحلة السابقة تماما ، بل كثيرا ما يتعاصران ليتصارعا ٠ كما يلاحظ أن هذا التطور يمثل نموذجا لعملية الانتشار الحضارى ٠ فبينما كان العالم كله يغطى بطبقة أولية واحدة هى الفن الايوتكنى ، ظهر فى نقطة واحدة من العالم الفن الباليوتكنى ثم النيوتكنى ، وانتشرا كطبقتين على الطبقة العالمية الأولية الى أجزاء

أخرى من العالم عن طريق الاحتكاك الحضارى وبشكل يخضع فى تصويره لنظرية « الطبقات والمناطق » ٠

أنواع الصناعة

تنقسم الصناعة الى قسمين رئيسيين ، الاستخراجية extractive والتحويلية transformative ٠ وكلاهما يرتبط بالمدن ، الا أن من الصعب تحديد علاقة خاصة لكل منهما بها ٠ ولكن هذا يصبح ممكنا اذا صنفنا الصناعة الى أنواعها الأربعة المتباينة ، البدائية primtive ٠ والبسيطة simple ، وصناعة المجتمع community ، والصناعية المركبة complex ٠

الصناعة البدائية

تقوم على اليد وقوة الحيوان أو قوة بسيطة اخرى ٠ وتقتصر غالبا على المنازل ولذا تسمى الصناعات المنزلية home industries كالطحن واللعب والمخرمات أو الغزل أو الأطعمة ٠٠٠ وهى عالمية فى توزيعها ، ولكنها تقل أهمية كلما ارتفعت الحضارة حتى تكاد تختفى فى المجتمعات الحديثة ٠ والمهم أن هذه الصناعات ليست مدنية ولا مصنعية بالضرورة ٠ وتوزيع هذه الصناعة يرتبط بمناطق الحضارات البدائية والمنخفضة فى كل أجزاء العالم ، فنجده يصل الى قمته عند جماعات مثل الاستراليين الاصليين ، كما نجد فى جهات مثل وسط آسيا نفسها أن الصناعة تقتصر على هذا النوع البدائى ، وليس هذا فى القرى فقط بل حتى فى المدن يمارسون الغزل اليدوى وصنع السجاد واللباد والنسيج فى المنازل ٠٠ الخ ٠ وكلما ارتفع المستوى الحضارى قلت هذه الصناعة حتى تختفى فى اقليم غرب أوربا وشمال الولايات المتحدة ٠ أى أن هذا التوزيع عكس الصناعة المركبة تماما ٠

الصناعات البسيطة

يقصد بها أن تقلل وزن أو حجم الخامات أو أن تمكن من حفظها أو نقلها · وهى غالبا تجهز المنتجات لتستعمل فى صناعات أخرى هى التى تشكلها بشكلها النهائى القابل لاستعمال المستهلك ، كما أنها عادة لا تحتاج الى خامات أخرى أثناء اعدادها · وأخيرا تمتاز بأنها صناعات تقوم قريبا من ، أو فى نفس ، مناطق انتاج الخام ، بلا حاجة الى نقل · ولا يشذ عن ذلك سوى المعادن الغفل التى تنتقل الى الفحم كالحديد ، وكالبترول ، والجلود التى يمكن أن تحفظ طويلا ولا تفقد بعد تصنيعها كثيرا من وزنها ·

اما عن خطوطها ، فان منها طحن الغلال ، قطع الأخشاب ، وصنع لب الورق ، صهر المعادن الغفل ، طحن وحرق الجبس والاسمنت ، تعليب الفواكه والخضر والأسماك فى المصانع ، ذبح وتعليب اللحوم ، دبغ الجلود ، حلج القطن واستخراج زيت البذرة · أى أنها تشمل معظم الصناعات الزراعية · وواضح أن بعض هذه الصناعات يحتم بيئة مدنية ، بينما يمكن للبعض الآخر ان تقوم فى الريف بلا دعوة الى ظهور المدن ·

ومن بين السابقة ينبغى أن نميز مجموعة ثانوية خاصة بالموانى تقوم فيها بحكم موقعها الساحلى : هذه هى « صناعات الموانى port industries» . وهى صناعات بسيطة وعامة تعتمد على قدر من تصنيع وتنقية الخامات والمواد الغذائية المستوردة · ومن أشهرها طحن الدقيق سواء فى موانى التصدير أو الاستيراد ، وتركيز الغذائيات ، وعصر بذر الكتان oil-seed وتكرير الزيوت النباتية وصناعة السمن النباتى ، كما فى هل والمرزى سيد وروتردام وهمبورج وكوبنهابن ومرسيليا · ويرتبط بهذه الصناعات صناعة الورنيش والدهون والبويات ، كما فى هل ولندن

والمرزى سيد والتـاين سيد · وهناك كذلك نشر الخشب ودبـغ الجلود التى لا يريدها المستهلك خاما بل يحتاج اليها « نقية » ·

وهنـاك ما يسـمى « حاصـلات المسـتعمرات colonial products » كتكرير السكر الخام فى برستول وجرينـوك سابقا ، وحاليا فى لندن وليفربول ونانت ونيويورك وبوسـطن ونيواورليانز وسـان فرانسيسكو · وكصـناعة الشيكولاته والسجاير المعروفة فى كثير من مـوانى غـرب أوربـا · وكثير من الصناعات الهندسية المعتمدة عـلى مواد مستوردة يقوم فى الموانى ، لا سيما تجميـع أجزاء السـيارات · فمثـلا انشأت الشركات الأمريكية لهـا فـروع تجميع فى موانى أوربية مثل كورك وانفرس وامستردام وكوبنهابن ، بينمـا انشأت الشركات الانجليزية فى موانى الكومونولث مثل مدراس ودربان وكيب تون وايست لندن وبـورث اليزابيث · كذلك ينبغى أن تضاف الى صـناعات الموانى « صناعات النساء » أى تلك التى تحتـاج الى عمل انثوى خاصـة · ففى الموانى يعمل الرجال فى الشحن والأرصـفة ، فيوجد فائض من العمـل الأنثوى يجتذب اليه صناعات النسيج والملابس كما فى ميدلزبره · وأحيـانا يكون تدفق الهجـرة على الموانى هو السبب فى قيـام صناعة الملابس كمـا فى نيويورك ·

أما توزيع الصناعة البسـيطة فاننا نجدها تزداد باطراد كلمـا ابتعـدنا عن مناطق الصناعة المركبـة · ففى أمريكا الشـمالية تقل نسـبة المشـتغلين بها فى جنوب نيوانجلند وجنـوب هضبة البحـيرات ، بينما يرتفـع الى الشمال من ذلك ، وفى الجنوب وفى الغـرب وخاصة الشمال الغـربى · وفى أوربـا ترتفع النسبة قليلا فى انجلترا وبلجيكا والمانيا لوجود الفحم والحديد والسمك فيها · وفى خـارج هـاتين القـارتين ترتفـع نسـبة المشـتغلين بالصـناعة البسـيطة ·

بل انه فى المناطق الحديثة التحضر والتصنيع تكاد تقتصر كل مظاهر التصنيع على الصناعة البسيطة - كنسيج القطنيات الرديئة فى الهند بأردأ وأبسط الطرق الحديثة ، كما فى البرازيل وفنزويلا وجاوه ومعظم أجزاء افريقيا حيث تتمثل كل ما تملكه من قليل الصناعة فى ابسط مظاهر ومراحل الصناعة : كاستخراج الزيت من نخيل الزيت أو الجوز ، وصناعة السكر الخام ، وتقشير الفول ، وتدخين البن والكاكاو والمطاط . وبعض الصناعات البسيطة يتبع فى توزيعه توزيع السكان عامة ، مثل طحن الغلال ، ولو أن الأنواع الأرقى من هذه الصناعة تمتاز بنسبة عالية جدا من استخدام الآلة وتظهر درجة عالية من التركيز والتوطن ، كما فى منيابوليس وكانسانس سيتى وتشيتا وأوماها وبفلو ، وبودابشت ومرسيليا والهافر .

صناعات المجتمع

هى نوع خاص من الصناعات البسيطة ، ويمكن أن نسميها صناعات الخدمات service ind. لأنها هى التى يحتاج اليها المجتمع محليا لكى يمكنه أن يقوم بوظائفه ويتبع استهلاكه اليومى . وهى ترتبط فى اهميتها بمستوى الحضارة ، فكلما ارتفع كلما زادت حاجة المجتمع الى الخدمات الصناعية مثل آلات الطبع والمخابز والثلج والغاز والتخمير والكهرباء والتليفون وورش اصلاح السيارات والقطارات والجاراجات والتجارة والسمكرة والبناء والنقل . ولا تحتاج كل مدينة صغيرة الى كل هذه الخدمات ، ولكن أى مدينة هامة لا تستغنى عنها حتى يمكن أن تقوم بوظائفها الأولية .

والواقع أن هذه المجموعة تسمى أحيانا - وبوجه حق - صناعات المدن urban industries . ومعظمها يحتاج الى خامات ووقود

محدود الحجم والوزن ، والى عنصر العمل بدرجة أقوى · وهى لهذا يتحدد موقعها محليا · ولذلك فان أهم ما يلاحظ على توزيعها هو التجانس الواضح فى داخل الاطار الحضارى الواحد · ولا ننس شعبة خاصة من صناعات "المدن هى « صناعات العواصم » كالصناعات « الثقافية » والحضارية : الطباعة ، الأزياء ، الفنون ··· الخ ·

الصناعة المركبة

هذه هى الصناعة الحقة ، وهى مرتبطة أشد الارتباط بالمدن · والصناعات المركبة ليست مركبة فقط من حيث طرق انتاجها ، بل ومن حيث طرق توزيعها · وأهم خصائصها انها تحتاج الى آلات معقدة مركبة ، وأن أكثر من مادة خام واحدة تدخل فى انتاجها ، وأن الغرض منها ليس المساعدة على الحفظ أو تسهيل النقل وانما اعدادها لاستعمال خاص ، وانها تعد غالبا بحيث تصلح لاستعمال المستهلك الأخير وليست واسطة لعملية صناعية لاحقة ، وأنها لا تنتج للاستهلاك المحلى فقط ولكن أيضا للتسويق الخارجى البعيد · ومن امثلتها الآلات المعقدة والسيارات والساعات والكيماويات والنسيج ، كما تشمل « صناعة المصانع » · ويلاحظ أن أبسط وأحط مراحل الصناعة المركبة هى صناعة الغزل والنسيج لأنها اذا بدئت مرة بالمغازل والأنوال فانها تستمر دون حاجة الى اكثر من الصيانة العادية ·

وتوزيع الصناعة المركبة يختلف عن انواع الصناعة الأخرى فى أنه أقلها انتشارا وأكثرها تخصصا وتأقلما · والسبب فى هذا أنها هى قمة الصناعة الحقة ، ولذا تصر على مجموعة ظروف مثالية خاصة لا تجتمع الا فى حالات محلية للغاية · ففى أمريكا تقتصر على أقصى الشمال الشرقى ، وفى أوربا تقتصر على الشمال الغربى ، حتى انه فى جنوب فرنسا ،

وايطاليا خارج هذين النطاقين يقتصر وجود الصناعة المركبة على نقط متفرقة ، مثل مدن النصف الجنوبى فى أستراليا وسنتياجو وبوينس أيريس ومنتفديو وساوباولو وريو دى جانيرو · وحتى فى هذه الحالات قد نجد أنها فروع لشركات النطاقين الرئيسيين السابقين ، كما قد لا نجد الا أحط أو أبسط مظاهر الصناعة المركبة مثل الغزل والنسيج خاصة ·

والواقع أن هذا يمثل لنا قانونا هاما من قوانين الانتشار فى الصناعة : فانه كلما بسطت صناعة ما الى مجرد روتين ، كلما مالت الى أن تنتشر بالتدريج الى مناطق أقل مثالية وتخصصا فى ظروفها المختلفة · وهذا يفسر تحرك صناعة القطن خاصة الى « الجنوب » الأمريكى ، والى اليابان والهند والمكسيك والبرازيل ومصر ·

فالصناعة المركبة اذن مركزة بشدة فى مناطق معينة محدودة ، وبصورة أشد فى مدن معدودة · فهى صناعة مدنية بالضرورة ، وتخلق لنا مجموعة « المدن الصناعية industrial cities » التى تختلف تماما عن « صناعات المدن » العامة المبعثرة الواسعة الانتشار · وتنفرد بعض الموانى ذات الصناعات المركبة بأنواع خاصة منها ترتبط بموقعها الساحلى · ومن هنا تنشا مجموعة داخلية من المدن الصناعية هى « الموانى الصناعية » ، وهى الأخرى تختلف تماما عن « صناعات الموانى » العامة ·

من أبرز أمثلتها بناء السفن ، فهى بالضرورة صناعة ساحلية مينائية ، وهى تنتشر فى كثير من الموانى ولكنها لا تصل الى درجة الميناء الصناعية الثقيلة الا فى حالات محدودة نوعا من أهمها الكلايدسيد ثم التاين سيد والوير والتيز Tees وبلفاست ؛ وفى الولايات المتحدة سباروز بوينت Sparrows Point ونيو بورت نيوز وتشستر ؛ وسان نازيز فى فرنسا ؛

وروتردام وامستردام فى هولنده ، وجنوه فى ايطاليا ، وكوبى فى اليابان . ويلاحظ فى بريطانيا وفرنسا وأسبانيا والولايات المتحدة أن أعظم الموانى ليست أعظم مراكز بنــاء السفن ، وذلك لوفرة المواضع الصــالحة على السواحل . أما فى هولنــده والنرويج والسويد والدنمرك والمانيا وبولنــده وايطاليا واليابان فالعكس صحيح .

وهنــاك غير بنــاء السفن صناعة تكرير البترول وهى ميناثية جــدا سواء عند المصدر او المستورد ، كما فى الكاريبى والخليج العربى من ناحية وغرب أوربا من ناحية أخرى . كذلك تمتان الموانى بصناعة الحديد والصلب لأنها عادة تجد نقصا محليــا فى أحــد العنصرين الفحم أو الحديد ، فيلقى الاستيراد بالصــناعة على السواحل . والحــديد خاصة يســـتورد بدرجة اوضح كما فى غرب اوربا ، وكما فى Port Kemba فى نيو سوث ويلــز باستراليا ، وياواتا فى اليابان . وبالمثل تمتاز الموانى بصناعات الأســمنت والمخصبات والكيماويات لأن معظمها لثقله وضرورة استيراده يعتبر « صناعة ارصفة dockside industry » .

مدن التعدين

ربما كانت بيئة المدينة التعدينية من اقوى أنماط البيئات المدنية وضوحا وتفردا . فلها خصائصها القوية التى تجعلها تؤلف عائلة من المدن شــديدة التشابه فى خصائصها البشرية مهمــا تعددت بيئاتها الطبيعية واختلفت . فهى مدن « جيولوجية » مباشرة ، أى فى مبرر وجودها . فمثلا وكما يقــول تيلور « انما الذهب حيث تجده » . ولذا فمدن التعــدين أشد المدن اســتقلالا عن ضوابط الموقع المألوف ، بل هى تعارضها غالبا . فهى عادة لا تظهر الا على أطراف المعمور وفى نهاية العالم . والسبب أن معظم المعــادن انما توجد فى طبقات القشرة القديمــة الصخور ، وعادة فى المنــاطق الجبليــة حيث

البروزات outcrops أقرب الى السطح والى المعدن • أما مناطق تكاثف السكان حيث التربة سميكة أو الغابات فسيحة ، فهى بعينها المناطق التى لا يسهل الكشف عن المعادن فيها • وفى العادة تقع مدن التعدين موقعا سيئا جدا بالنسبة لموارد الغذاء والماء والأخشاب ، والمواصلات شاقة والمناجم سحيقة البعد عن أقرب مركز للسكنى • ولذا فهى مخلوقات اصطناعية تقوم فى عالم من الوحدة والعزلة على أساس من الهجرة الكاملة ، وكثير منها لا ينشأ لهذا الا كمدن شركات •

ولكن من الناحية الأخرى تختلف مدن المعادن اللافلزية — كالفحم والبترول — من حيث جيولوجيتها • فهذه غالبا فى تكاوين أحدث ، وفى كثير من الأحيان فى مناطق زراعية • فهذا النوع من التعدين ان قام فى وسط المعمور فهى دائما تبدو مدنا مزروعة زرعا أو « مدنا شيطانية mushroom cities » ، تتنافر تماما مع الوسط البشرى الذى تقوم فيه وتستمد سكانها غالبا من مصادر بعيدة أيضا ، فتصبح جزيرة من الغرباء — فى فرنسا من الأجانب خاصة البولنديين والايطاليين — مما يخلق هوة اجتماعية سحيقة تفصلها عن ريفها •

ومدن التعدين هى أكبر مثال للمدن الشيطانية التى تخلق فجاة ما بين يوم وليلة • فمدن المعادن النفيسة كالذهب والماس تولد عند أدنى اشاعة ، فتتدافع حينئذ تيارات المغامرين والمضاربين الى أقصى وأقسى البيئات ، وتبرز مدن مؤقتة كاملة من أكواخ الصفيح والخشب والكرتون Hessian shacks, Nissen huts ، corrugated cardboard • ولكن لا تقل نشأة مدن البترول عن ذلك تلهفا وتهافتا ، اذ تتفشى مدن الخيام tent cities وتمج أبراج الآبار derricks كالطفوح الباطنية •

فاذا ما نجح المنجم انفجرت المدينة فى نوبة رخاء محمومة فتنمو نموا مذهلا فى معدله وسرعته « boom town » .

وبعد هذه النشأة الشاذة ، ينتظر المدينة نمو لا يقل شذوذا وغرابة . فامامها فى الغالب حجم صغير تحققه ، فان معظم مدن التعدين مدن قزمية ، لا تزيد عن بضعة آلاف الا فى النادر . وبعد هذا فليس امامها فى الغالب الا امل حياة قصير يتناسب مع قيمة العرق أو الارساب ، وينتهى بنفاده ، وكلما اشتدت سرعة الاستخراج والتعدين ، كلما قصر عمر المدينة المنتظر . وهكذا ، بقدر ما كانت النشأة فجائية سريعة ، بقدر ما تكون النهاية فجائية سريعة ، فتتحول المدن الشيطانية الى « مدن الأشباح ghost towns » . فمدن التعدين بين المدن ، كالنيازك أو الشهب بين الأجرام السماوية : ضئيلة الجرم ، تلمع فجاة لتخبو مباشرة . وكثير من مناطق التعدين تعد الآن بمثابة « جبانات من المدن cimetière des villes » . واذا كانت فى مناطق زراعية فانها عند نشأتها تأخذ الأرض من الزراعة والفلاحين ، ولكن عند انقراضها لا تعود الزراعة ولا الفلاحون بعد أن حولها التعدين الى جيوب مهجورة وتربة فاسدة .

هذا المنحنى المضغوط compressed وهذه الدورة المنقوصة syncopated هى فى الواقع من خصائص مدن الاستخراج بوجه عام ، فهى تتكرر فى مدن قطع الأخشاب lumbering cities التى تبدأ فى الغابة كمدينة ناجحة ، وبانتهاء عملية القطع تتحول الى مدينة اشباح مقفرة ، وتمثل نوعا من المدن الرحل المهاجرة .

ويمكن أن نتتبع هذا كله فى الأمثلة الآتية . فى تاريخ الذهب فى الاسكا : فى ١٨٩٦ انشئت داوسون سيتى Dawson City فى بدء نوبة الذهب فى كلونديك ، وفى ٣ سنوات كانت مدينة حجمها ٢٥ الفا . ولكن فى ١٩١٣ مع

استهلاك الحقول جزئيا . كانت قد انكمشت الى ٢٠٠٠ فقط · كـذلك مع تدفق الباحثين نشأت مدينة Skagway عند نقطة بدء الرحلة الطويلة الى منطقة كلونديك ومدت اليها السكة الحديدية ، أى أصبحت بوابة المرور الى أرض الذهب ، فنمت حتى قدرت بين ١٥ ، ٣٠ الفا فى ١٨٩٨ · ولكن مع استهلاك الرصيد السريع تحول الباحثون الى منطقة اخرى Nome ، فاضمحلت سكاجواى بسرعة ، ففى ١٩٠٠ كان عدد السكان ٣ آلاف ، وفى ١٩١٠ نحو ٨٧٠ ، والآن اقل من ٥٠٠ · اما المركز الجديد نوم فبعد أن قفز من لاشىء الى ١٢ الفا فى ١٩٠٠ ، هبط الى ٨٥٣ فى ١٩٢٠ ·

هـذا فى الاسكا · وبالمثل كانت قصة كاليفورنيا والغرب الأقصى Far West من قبل فى منتصف القرن ١٩ · فهناك عشرات من مدن الذهب فى كلورادو ونيفادا التى برزت حينا والآن قد انحدرت أو انقرضت تماما · فاكتشاف عرق الفضة Comstock فى نيفادا خلق مدينة فرجينيا سيتى ولكن استهلاكه سبب اندثارها السريع · ويصف ويفر مدينتين من مدن التعدين « الميكروسكوبية » فى نيفادا — Silver Peak ، Blair — شرق وادى يوزميت . حيث عاشت الأولى من ١٩٠٧ الى ١٩١٥ ثم اندثرت مع انتهاء عرق الفضة . وهنا نقل كل ما يمكن نقله من المدينة المهجورة بما فى ذلك قضبان السكة الحديد !

وبالمثل فى مدن الزيت · ففى بدء تاريخ الزيت فى الولايات المتحدة فى الستينات من القرن الماضى ، خلق الزيت فى بنسلفانيا مدينة مثل Pithole City بلغت ١٥ الفا فى ١٨٦٠ ، ولكن مع نضوب الحقل أصبحت المدينة اليوم مجرد ذكرى · وكثير من مدن الزيت يتحول بعد نضوبه الى مراكز لتكرير الزيت المستورد · وبالمثل مدن الحديد · فمدينة هيبنج Hibbing « عاصمة الحديد فى العالم » وقلب أعظم حقوله —

سابى فى منسوتا ـ بعــد أن نمت بسرعة من ١٠٨٥ نسمة فى ١٨٩٥ ، الى ٢٤٨١ فى ١٩٠٠ ، الى ٨٨٣٢ فى ١٩١٠ ، الى ١٥٠٨٩ فى ١٩٢٠ ، الى ١٥٦٦٦ فى ١٩٣٠ ، أخذت تتباطأ أخيرا ، ١٦٣٨٥ فى ١٩٤٠ ، وبعدها لم ينتظر لها الا التناقص ، ومستقبلها الآن لا يبشر كثيرا ٠

ومع هذا كله ، فهناك بعض حالات يمكن أن تحقق فيها مدينة التعـدين حجما أكبر وكيـــانا أثبت ٠ فمدينـــة الرصـــاص ـ الزنك بروكن هل فى أستراليا وصلت فى حوالى ١٩١٤ الى ٣٦ الفا ، ولو أنها هبطت بعـد ذلك الى ٢٧ الفا بين ١٩٢٥ ، ١٩٣٥ . والى اقل من هذا بعـد ذلك ٠ ومدينـــة الماس كمبرلى فى جنوب افريقيا بلغت ٥٠ ألفا فى الثلاثينات ٠ وأعظم من ذلك جـدا جوهانسبرج التى نجحت نجاحا ضــخما : من أكواخ طينيـة فى ١٨٨٤ الى مدينة عددها ١٥٩ الفا فى ١٩٠٤ الى ٨٨٤ الفـا اليوم ! كـذلك سان فرانسيسكو كانت ميناء ضئيلة لرعاة البقر فى وادى كاليفورنيا حين كشف الذهب فى سـيرانيفادا فى ١٨٤٨ ، ففى سـنة واحــدة نمت قـرية عددها ألف نسمة الى مدينة حجمها ١٥ الفا ٠ وهناك تلسا من مدن الزيت ٠ ويمكن بوجه عام أن نقول أن تعدين الفحم يخلق مدنا أكثر ثبـاتا واستقرارا وحجما من غيره من أنواع التعدين ٠

هـذه هى مـدن التعدين من حيث النشـــأة والتطور ٠ أما من حيث التركيب ، فهى فى مراحلهـا التجريبية الأولى أبعد ما تكون عن الاستقرار ، وتمثـل مجتمعـا غريبا شاذا فى مسكن مؤقت أشبه بالمعســكر الخـــام منه بالحلة الناضجة ٠ فهى تتألف أساسا من الذكور فقط ، ومن الذكـــور الشبان بنسبة غير عادية ـ كما يتضح فى تاريخ هيبنج ٠ ويصحب نشأة المدينة غـلاء شنيع فى تكاليف المعيشة والأسعار ٠ ولكن مع توطد المدينة وتدعيمها بالنجاح ، تبدأ أعراض عدم الاستقرار والتوازن تتلاشى تدريجيا ، ويتجه تركيب السكان نحو التوازن ٠

وفى مدن الفحم خاصة تتبلور مظاهر النضج المدنى ، وتأخذ الأسرة التعدينية نمطا وراثيا من الآباء الى الأبناء يدور حول المنجم · فهناك ميل الى وراثة الحرفة يشبه ما فى مدن صيد الأسماك · ولكن على العكس من هذه ، يمتاز التركيب الاجتماعى لمدينة التعدين بالتفاوت الشديد بين مستوى العمال وأصحاب المناجم . ويبرز هذا فى التركيب العمرانى للمدينة كما فى جوهانسبرج مثلا حيث يرتبط هذا الفارق بالفارق الجنسى بين الأوربيين والافريقيين · وهكذا يبدو أن المدينة التعدينية ، رغم انها أساس الحضارة المدنية الى حد بعيد ، تعيش على هامش حياة المدن الحقيقية الكاملة ·

تركيب الصناعة الحديثة

التخصص

تميل الصناعة الحديثة الى التخصص بحسب السلعة او الانتاج ،، فكثير من المدن الصناعية تنصرف الى صناعة سلعة واحدة monofacture او monoindustrial · وقد يكون هذا التخصص ضرورة لا مفر منها فى حالة الصناعات الاستخراجية خاصة · فهناك مدن التعدين mining towns وذلك كمدن الفحم فى جنوب ويلز . جارو Jarrow ، ومدن الحديد جلبفارا وكيرونا . ومدن النيكل فى الكتلة الكندية مثل صدبرى Sudbury ومدن البترول ، باكو . جمسة والغردقة . ومدن الذهب كالجورلى ، كولجاردى جوهانسبرج ، كلونديك ·· وهناك مدن الخشب lumber city فى اسكندناوة وكندا ·

ولا تعدم الصناعة التحويلية نسبة من هذا التخصص ، وقد يرجع هذا التخصص الى وفرة خامة معينة أو عمل ذى خبرة معينة أو الى مناخ معين · فنجد شيفيلد تتخصص فى الأسلحة القاطعة . وبالمثل اسن ،

وبرمنجهام فى الآلات Brummagem ware والصـــوفيات فى يوركشـــير والقطنيات فى لانكشـــير ، والخزفيـــات فى المدن الخمس Five Towns حول ســتوك اون ترنت ، والسيارات فى كفنترى وداجنام Dagenham ، والقفازات فى جلفرزفل Gloversville ، والأحذية فى ليموج ٠

والأمثلة عديدة ، ويكفى أن نشير الى أن كثيرا من المدن فى العالم تشتهر بسلعة معينة سائدة : أكرن Akron « عاصمة المطاط فى العــــالم » ديترويت عاصمة العالم فى السيارات ، الحرير فى ليون ، والجعـــة فى ميونيـــخ ، والأسلحة فى لى كريزوه Le Creusot ، والأحذية فى بوسطن وفى بيرماسنس Pirmasens ، والجوارب فى فيلادلفيا ، والأجهزة والآلات الدقيقة فى يينا ، والصينى فى مدن سكسونيا ، وهناك بتسبرج فى الآلات الحديدية ، وبرمنجهام (الباما) « بتسبرج الجنوب » ٠ ومدن الذبح شهيرة بالأحذية مثل شيكاغو وملووكى وسانت لويس ٠

ولا يمـكن التعميم بان تخصص المدن الكامل فى صناعة معينة هو من خصائص البلاد الصناعية القديمة الناضجة ، فكثير من البلاد المصنعة حديثا تبدأ صناعاتها فى تخصص شديد مثل المحلة الكبرى وكفر الدوار (= المحلة الصغرى) فى مصر ، ومدن صناعة الجوت فى الهند ، وصناعة الصلبوالحديد فى جمشيدبور Jamshedpur فى الهند ايضا ٠

على أن التخصص وان كـــانت له مبـــرراته وفـــوائده التى تشـــمل « وفورات التركيــز economies of concentration » ، الا أن له مضاره ٠ فكلما زاد تخصص المدينة فى صناعة واحدة ، كلمـا مثلت « بيئة مغلقـة » تدور فى حلقة مفرغة ، ويســير فيها نمط الحياة على وتيرة متوارثة تقليدية ، وتقل فيها الفرص والامكانيات امـام ابنائها . وتتحـــدد افاقهم وخبـــرتهم وافكارهم ، بينمـا اذا تنوعت الصـــناعات وتعـددت انفسحت المجـــالات

امام الشبان careers · ومن ناحية أخرى يهوى اقتصاد المدينة وينهار فى حالة الأزمات لأنه معوج ذو جانب واحد Iop-sided ، فتلفظ الصناعة الزائد من العمل وتستشرى البطالة · ولما كان نشاط الحرف التابعة ancillary فى المدينة يتوقف تماما على حيوية الصناعة المتخصصة الأولية ، فان هذه حين تغرق تجر معها الأولى الى الهاوية · فتتحول المنطقة الى « منطقة مأزومة depressed area » كما عرفت انجلترا : مثلا جارو ، ومدن جنوب ويلز ، ومدلزبره ··· الخ ·

التنـــوع

هذا بينما أن تنوع الصناعات وتعددها يعنى اختلاف توقيت الأزمات لأن لكل منها موسميتها الخاصة ودوريتها الخاصة ، فيمكن لصناعة أن تمتص ما لفظته أخرى فى الوقت الواحد · كذلك نجد لكل صناعة انتخابا جنسيا خاصا ، وتنوع الصناعات فى المدينة يعطى فرصة العمل لكل من الجنسين · وهذا أفضل أيضا من وجهة نظر الصناعة ، لأنه يقلل من أجر العمل الذكرى عما كان يمكن أن يكون لو اقتصر انتخاب الصناعة عليه فقط اذ أن العمل الذكرى لا يصبح العائل الوحيد للأسرة · ففى يوركشير يعمل الرجال فى المناجم أو مصانع الصلب ، والنساء فى صناعات النسيج ·

على أن أهم من هذه العوامل كلها فى اتجاه المدينة الصناعية من التخصص الى التنوع ، قانون « تداعى الصناعات » · فان وجود صناعة ما ناجحة يدعو اليها صناعة أخرى ، لأن بعض الصناعات تمثل حلقات فى سلسلة مترابطة أو عناصر فى مركب صناعى متكامل : فالغزل يدعو اليه النسيج ، وصناعة الذبح تدعو اليها صناعات الجلود وخاصة الأحذية ، وصناعة قطع الأخشاب تدعو اليها صناعة لب الورق والأثاث و ··· الخ · هذا فضلا عن أن قيام صناعة ما معناه وجود رأسمال ثابت من مقومات

الصناعة عامة ، التى اذا كانت تمكن الآن للصناعة القائمة ، فليس فيها مايمنع من تشجيع صناعة مقبلة : مثل تسهيلات النقل ومنشات السكك الحديدية والطرق والملاحة ٠

وبعض خامات الصناعة القائمة قد تكون قاسما مشتركا بين أكثر من صناعة ، وخردة ونفاية صناعة قد تفيد منها صناعة أخرى ، ووجود العمال المدربين بوفرة فى الصناعة القائمة يمثل سوقا رخيصة للعمل عامة ، ووجود الاتصالات والارتباطات القائمة مع الخارج ، ووكالاتها وبنوكها ، من شأنه أن يشجع صناعة لاحقة بقدر ما كافحت من أجلها الصناعة القائمة ٠ فكل هذه العوامل من شأنها أن تجعل فى قيام صناعة جديدة الى جانب القديمة استغلالا واستثمارا أكثر اقتصادية لمنشات ومرافق الصناعة القائمة أى لرأسمالها الثابت ، مما يخفض تكاليف الانتاج فيها ، ولذلك تعتبر ـ وتسمى ـ « الوفورات الخارجية external economies » ٠ والواقع أن قانون تداعى الصناعات ، وقانون الوفورات الخارجية يوشكان أن يترادفا ٠ والنتيجة هى أن التخصص يفقد مكانه بالتدريج للتنوع فى الصناعة ٠

التخصص مع التنوع

والواقع أن الصراع والتعارض بين التخصص والتنوع مشكلة صناعية هامة لأن كلا من التركيز والتكامل مطلوب ٠ وقد أمكن حل هذا التناقض والتضاد بين الاتجاهين الرئيسيين بأن يضم الاقليم الصناعى الواحد أنواعا مختلفة وعديدة جدا من الصناعات المترابطة ، ولكن مع تخصص كل مدينة من المدن ـ وخاصة الصغرى الثانوية ـ فى أحد هذه الأنواع ٠ فيصبح المجموع كالعائلة الصناعية المتكاملة ٠

ففى اقليم النسيج فى ليون توجد مدن للغزل ، وأخرى للنسيج ،

ومدن للقطن ، واخرى للحرير ، واخـــرى للحـــرير الصناعى (الريون) ، واخرى للشاب schappe · وبالمثل فى لانكشير حيث نجد أولدم Oldham ، بولتن Bolton مدن الغزل ، بينما Burnley ، بلاكبـرن ، برستون مـدن النسيج · وبالمثل فى يوركشير حيث يستدعى تعقد العمليـــات الميكانيكية فى الصوفيـــات التخصص الى مدى بعيد ، فنجـــد برادفورد مدينـــة أقمشة المبروم worsted . هدزفيلـــد مدينـــة أقمشـــة الأناقة fancygoods ، هاليفكس مدينـــة الأقمشة الخفيفـــة والسـجاد ، وديوزبرى Dewsbury مدينة الأقمشة الثقيلة والبطانيات ، ولســـتر Leicester مدينـــة الجوارب الصوفية hosiery .

وفى اقليم الرور الصناعى تختص كل مدينـــة بصـــناعة رئيسية معينـــة فمثلا تتخصص فوبرتال Wüpperthal (بارمن ـ البرفيلد) فى المنسوجات ، وكرفلـــد ، Munchen-Gladbach فى الصناعات الكيمـاوية على أســـاس الليجنيـــت . وتتخصص Oberhausen Gelsenkirchen ، بوخـــم فى استخراج الفحم ، واسن فى الصهر ·

وفى جنوب ويلز تتخصص ميرترتيدفيل Merthyr-Tydfil وروندا Rhondda فى الصهر ، وسوانزى فى صناعة ألواح النحاس tinplate وغيـرها · وفى مناطق صناعة الأثاث قد تجد مدينة تتخصص فى الكراسى وأخـــرى فى المناضد وثالثة فى المقاعد ورابعـــة فى اللعب ··· الخ · ففى ماساتشوستس تعرف مدينة Gardner بأنهـا Chair Town ، وقربها Winchendon بأنهـــا Toy-Town ··· الخ · وفى صناعة الجلود فى ماساتشوستس أيضا نجد أن لين Lynn تتخصص فى أحذية السيدات ، وبركتون Brocton فى أحذية الرجال ·

« توطن » الوظيفة الصـــناعية

تحت هذا العنوان التقليدى عند علمــاء الاقتصاد localisation ٠ سندرس معا لأسباب ستتضح فيما بعد نقطتى الموقع والموضع فى المدينــــة الصـــناعية ٠ والعــوامل التى تتحــكم فى توقيــع الصناعة متباينة ، منهــا الجغرافى ومنهـــا الاقتصادى المبــاشر ، ولا محل للفصـــل بينهمــا كلية ٠ ومعروف أن الصناعة تقوم على خمسة عنــاصر : المـــادة الخـــــام ، القوة المحركة ، رأس المــال ، العمل ، السوق ٠ وهذه العناصر هى أيضا العوامل التوقيعية فى الصناعة ٠ وهنــاك الى جانب هـــذا عنصران يمــكن اعتبارهما أجزاء من العناصر الخمسة الرئيسية ، وهمــــا ســعر الأرض التى تقـــوم عليها الصناعة ويمكن ادخالها فى رأس المــال ، وتكاليف النقــل وهى هــامة جدا وتدخل فى عناصر الخامات والقوى والسوق ٠ وكل عنصر من هـــذه العناصر يلعب دورا هــاما فى توقيع الصناعة ، ولكن من النــادر أن يلعب واحد منها وحده دون غيره ، والغالب الأعم أن الموقع نتيجة لتفاعل بعض هذه العناصر او كلها ٠

المـــادة الخــــــام

من الطبيعى للصـــناعة أن تقوم حيث توجد المادة الخام ٠ فهنـــاك من الخام الثقيل الذى لا يقبل النقــــل أو يكلف نقله كثيرا ـ مثـــل صـــناعات الأخشاب الثقيلة كالأثاث والكراسى ، فتقوم على حواف الغـــابات ، ومثل صـــناعة السفن فى المـــاضى حين كانت من الخشب ، فكانت تقوم فى الموانى القريبــة من الغــابات الجيدة الغنية ، فكان لهويتبى Whitby اسم هام بفضل بلوط وادى الاسك Esk وتلال كليفلند ، ولازالت اسكندناوة حتى اليوم تبنى السفن الخشبية ٠

وربما أمكن اعتبار الموقع البحرى جزءا من المادة الخام (!) فى صناعة

بناء السفن ، فكل صناعات بناء السفن تقوم فى الموانى بالضرورة · ومع ذلك فمن الطريف أن بعض رجال الصناعة فى أمريكا أثبت اثنـــاء الحــرب الأخيــرة أنه لم يعد من الضرورى بنـــاء السفن قرب البحر ، وأنه يمــكن صناعتها « جاهزة » prefabricated فى الداخل ثم تجميعها ببساطة عــلى الماء ! والجرانيت الثقيل اذا دخل الصناعة كمادة خام ولم يخضع الا لتحويل وتحوير بسيط فانه يقود الصناعة اليه ، ومن هنـا تجارة وصناعة أبردين ـ « مدينة الجرانيت Granite City » ـ فى تمـاثيل ومكعبـات الجرانيت setts .

وهنــاك من المواد الخــام ما لا تقبـل طبيعته النقل لأنه قصــير العمر سريع الفســاد ، مثــل السـمك واللبن واللحم والفــواكه ، فــان تعليب اللبن والســمك واللحم واعــداد ســماد السمك والحوت يجب أن يتم فى مراكــز الانتاج أو فى موانى مناسبة قرب مياه الصيد · فمثــلا فى تعليب الفــواكه والخضر تتلاشى القيمـــة التوقيعية لعوامل السوق والعمل والوقــود أمام قوة المــادة الخام · فالمهم فى هـــذه الصناعة هو وجود فائض من الفــواكه والخضر · ومن هنا كانت هــذه الصناعة البسيطة ـ فهى ليست صـــناعة مجتمــع ـ تمتــاز بالتركيز الشــديد والتوطن الهائل · فمثلا تنتج كاليفــورنيا ⅓ انتـــاج الولايات المتحـــدة من العلب المحفوظة · ولـما كانت مشــكلة هذه الصناعة هى موسمية العمل الشديد . فانهـــا تحـــاول فى داخل نطـــاق تاثير المــادة الخــام أن تراعى عامل العمل بأن تقترب من المدن الكبرى لتفيد من الأطفال والنساء صيفا فى حدائق الفاكهة والخضر ومصانع التعبئة ·

والماء كمادة خام يستعمل كأساس فى صناعات معينة مثل التقطيــر والتخميــر distilling ، brewing ، ولكن الماء الجيد المنتشر انتشــارا كبيرا بحيث أن عوامل اخرى هى التى تحــدد توقيع هـــذه الصناعات ·

ومع ذلك يقال أن مياه نهر الترنت Trent لها صفات خاصة تساعد على التخمير عند برتون Burton · وفى صناعة الصباغة وتنظيف المنسوجات والألياف ، يساعد الماء النقى فى المجارى العليا التى تجرى فى المرتفعات على قيامها فى أعلى المدن التى تقع فوق كل المدن الأخرى مثل برث ، برادفورد · وفى صناعة الورق لا سيما الأنواع الجيدة نجد لوفرة المياه النقية أهمية كبيرة ، ولذلك نجد أن مصانع الورق تقع على ضواحى وهوامش المدن الكبرى فى ناحية أعالى الأنهار up-river · وبالمثل فى صناعة الكيماويات · هذا بينما ورق اللف البنى مثلا لا يتطلب نفس المياه فالموقع ·

وتبدو أهمية المادة الخام فى توقيع الصناعة فى حالة صناعات الصوف فى انجلترا حتى القرن ١٧ ، فان وفرة الصوف من مراعى المرتفعات أدت الى صناعة النسيج فى الأودية منذ وقت مبكر ، ومطاحن الغلال فى مينابوليس هى نتج مباشر لنطاق القمح فى أمريكا الشمالية ، بقدر ما كانت مطاحن انجلترا الهوائية windmills استجابة لانتاج الحبوب المحلى فى الماضى · والواقع أن صناعة طحن الغلال كصناعة بسيطة تميل خاصة الى أن تتبع فى توزيعها حقول القمح والحبوب ، فلكل حقل مركزه الرئيسى وعدة مراكز ثانوية هامشية · وبالمثل صناعة حلج وكبس الأقطان ، فهى ترتبط ارتباطا أوثق من صناعة غزل ونسج الأقطان بمواقع المادة الخام · واذا عرفنا أن عددا من الصناعات وخاصة المنسوجات القطنية قد شهدت عملية اعادة توزيع فى العقود الأخيرة وهجرة من العروض العليا الى العروض السفلى ، أدركنا ان احد عوامل الجذب نحو خط الاستواء هو أن هنا الموطن الطبيعى للمادة الخام ·

وعموما فكلما زاد وزن المادة الخام بالنسبة لقيمتها ، كلما زادت

قيمة المادة الخام التوقيعية ، فقامت الصناعة على حقل المادة الخام · فمثلا يساوى رطل الحرير الخام فى سعرد حوالى ٣٠ رطلا من القطن الخام ، أو ٣ أرطال من الصوف الخام · ولذلك فكلما قل سعر الخام ، كلما زادت بالنسبة اليه تكاليف النقل، وبالتالى اضطرت الصناعة الى أن ترتبط بموقع المادة الخام أكثر منها بأى عامل توقيعى آخر ـ والعكس ·

وقد يكون لطبيعة المادة الخام واشتراطاتها المناخية تأثير توقيعى معين · فمثلا كانت كل من لانكشير ويوركشير تقوم حتى القرن ١٧ بنسج الصوف ، ثم مع معرفة وانتشار القطن كأرخص الألياف جربته كل من المنطقتين ، ولكن لم تلبث يوركشير أن تخلت عن المحاولة وتركزت صناعة القطن وغزله فى لانكشير فقط · فقد اتضح أن المناخ الأرطب الأكثر تجانسا غرب البنين ضرورى للألياف النباتية الخالية من الدهن ، بينما الألياف الحيوانية المشبعة بالشحم اقدر على مقاومة التغيرات الهيجروسكوبية ولذا يمكن أن تغزل بسهولة فى شرق البنين الأجف ·

ومن الأمثلة القوية صناعة افلام السينما التى يعتبر المنظر الطبيعى فيها جزءا من « المادة الخام » · فقد تركزت هذه الصناعة فى كاليفورنيا وايطاليا وجنوب فرنسا حيث يمكن سطوع الشمس وقلة ساعات الغيوم من التصوير الجيد · ولكن حين انتشرت الاضاءة الاصطناعية فى الاستوديوهات أمكن انتاج الأفلام فى الجزر البريطانية ·

هذا بينما نلاحظ من ناحية أخرى أنه كلما قل حجم ووزن المادة الخام كلما أمكنت شدة التركين والتوطن . لأن نفقات النقل بالنسبة لقيمة السلعة النهائية تكون بسيطة ــ مثال ذلك الحرير والشكولاتة · قارن أيضا صناعة القطنيات بالصوفيات بالحراير فى الولايات المتحدة حيث تمثل على الترتيب

سلما متراتبا من التركيز المتزايد ، فبينمـا ينتشر القطـن فى عشرات المـدن فى الشـمال والجنـوب ، يتركز الحـرير بـكل عنف ٩٥ ٪ فى مدن نيوجرسى وباترسـون .

القـوة المحـركة

قد يكون للقوة المحركة قيمة توقيعية أكبر من المـادة الخـام · وتتقـرر نتيجـة التجاذب بين المـادة الخـام والقـوة المحركة بحسـب نوع كل منهمـا · فقبـل الانقلاب الصناعى حين سـادت قوة الميـاه الجارية ممثلة فى طواحـين الهواء والماء ، كانت الانهار للصناعة بمثابة القضبان المغنطسـية للبرادة · ومن هنا كان الارتباط الهام جـدا بين مواقع المـدن الصـناعية والانهار · وهكذا كانت المادة الخـام هى التى تنتقـل الى القـوة المحركة ، فمثـلا كان صوف مراعى المرتفعـات الانجليزية ينتقل الى سـكان الأودية النهـرية فى يوركشير ولانكشير · ولكن لما تحولت القـوة المحركة من الميـاه الى الفحـم ، تركزت الصناعة الصوفية على حقول فحم يوركشير حيث تتوفر أحسـن مصادر القوة ، وهكذا جذبت القوة المحركة المادة الخام الى بؤرتها ·

كذلك حين كانت صناعة صهر المعادن والحـديد تتخذ من الفحم النبـاتى charcoal قوتها المحركة ، كانت منـاطق الغابات هى التى تحـدد مواقـع الصـناعة · ومن هنا كانت شـهرة غـابة الويلد Wealden F. · كذلك ظلت القوة المحركة هى العـامل التوقيعى حتى بعد أن تحـولت من الفحم النبـاتى الى الكوك ، فـان صناعة الصـهر لم تلبث أن هاجرت وانتقلت من غـابات انجلترا الى حقول فحمها ، من غابة الويلد الى شيفلد وليدز ·

والفحم كوقود يختلف عن الأخشـاب فى أنه اقـل وزنا وحجمـا وأكثر قابلية للنقل والتصدير . ولكنه يظـل مع ذلك وقودا ثقيلا فى وزنـه « ثقيـل

الظل » فى نقـله ··· ولهذا تتقرر نتيجـة التجاذب بين المـادة الخـام والفحم.
كمادة محركة بعامل النقـل : فاذا زاد حجم ووزن المـادة الخـام وبالتـالى.
تكاليف نقلها عن حجم القوة المحركة ، انتقـلت الأولى الى الثـانية ـ والعكس·
فالحديد ينتقل الى الفحم . وليس العكس ، لأن كل طـن من الحـديد يحتـاج
فى صهره الى حوالى ٣ طن من الفحم ·

والاتجاه العام فى الصناعة هو الى نقـل المـادة الخام الى الوقود او
القوة المحـركة · ومن هنا تزاحم المـدن والمراكز الصـناعية واكتظاظها على
حقـول الفحم · وما انتقـال خامات المسـتعمرات والعـروض السـفلى الى
مراكز الفحم فى غرب أوربا الا تكبير لهذه القاعدة · أما الصـناعات الخفيفة
التى تحتـاج الى قـدر بسـيط من الوقـود فيمـكن لهـا أن تجـرى كعمـلية
اقتصادية على مسـافة من حقـول الفحم حيث تدخـل عوامل توقيعية أخرى ·
وهذه هى الطـريقة التى توصلت بها لنـدن الى عدد كبير منوع من الصـناعات
رغم بعدها الكبير عن الفحم ·

هذا ويلاحظ عـامة ان الفحم لم يغـير من مواقع كثير من الصـناعات
القائمة من قبـل على قـوة أخرى · فنحـن مثلا كثيرا ما ننسى أن صـناعة
المنسوجات فى يوركشـير ولانكشير سابقة للفحم ، وان اكتشـاف الفحم بعـد
هذا فى نفس تلك المنـاطق كان مجـرد صدفة واتفاق بحت . وأن الفحم وان
ساعد على نموها وتضخمها وتثبيتهـا الا أنـه ليس العـامل الذى خلقها أو
أنشأها ووقعهـا أصلا · والواقع كما لاحظ رادمـوز براون · ينـدر أن تدين
المدن الصناعية الكبرى بأصولها للفحم وانما تدين له بنمـوها وتضـخمها ·
فمثلا كانت نيوكاسل وليدز وشـفيلد وجلاسجو أصلا مدن أسـواق أو موانى
ثبتت صلاحية مواقعها للصناعة حين اتى الفحم فنجحت ·

واذا انتقلنا الى الماء كقوة محـركة فى شكل الكهرباء ، لوجدنا نـوعا

جديدا من العلاقة بين القوة والخـام · فمع امكان نقـل التيار بعيدا ورخيصا ، أصبحت القوة المحـركة هى التى تنتقل الى المادة الخـام · وقد اسـتتبع هذا حركة من اعادة توزيع المـدن الصناعية redistribution · ومن أمثلة هذه الحركة اطراد نمو صـناعة لب الخشـب والورق فى مواضع المـادة الخـام · ومن نتائجها أن نقط ضعف جنوب انجلترا بالنسبة لحقـول فحم الشـمال فى ميدان الصناعة آخـذة فى التناقص ، وشجعت عـلى تقاطر الصناعات حـول لندن حيث يوجد عامل توقيعى هام هو السوق الاستهلاكية الهائلة ·

راس المـال

ليس راس المال من العوامل التوقيعية الرئيسـية فى الصناعة ، وكانت أهميته قبل ظهور الصناعة المركبة الحديثة اقـل · ولكن منذ تضخم الصـناعة اصبح لموقع راس المال بعض القيمـة فى التوقيـع · وكثير من الحالات التى توصف بأن توقيعهـا كان اعتباطيا أو عشـوائيا fortuitious أو راجعـا الى الصدفة والاتفاق ، هى فى الواقع نتيجـة لموقع راس المال · فمجـرد ارتبـاط صاحب المعمل بمكان ما مثل محل ميلاده او محـل سكنه ، قد يكون السبب الوحيد فى تحديد موقع الصناعة ·

والمثـل الكلاسيكى طبعـا هو قيـام صناعة السـيارات فى اكسـفورد لأن وليم موريس ـ لورد نفـليد Nuffield ـ بدأ فى اكسـفورد محل سـكنه بمحل لاصـلاح الدراجات ايام الحرب الكبرى الأولى وخـدمته ظروف الحرب فنجح وأثرى ، ومن الدراجـات انتقل الى السـيارات · ومن الأمثـلة توقيـع صناعة المطـاط فى كليرمون فيران ، فانه يرجـع الى زواج أحد رجال الصناعة بالمدينة باحدى قريبـات ماكنتوش Macintosh ثم حادث حريق مصـانع السكر التى كان يملكها · واتجاه الصناعة فى انجلترا اليوم الى أن تتركز فى منطقـة لنـدن بعيـدا عـن الفحـم يرجـع الى أن الرأسـماليين والمولين الصناعيين

يفضلون الإقامة فى العاصمة . حيث حياة الابهة والرفاهية من ناحية ، وحيث المناخ أدفأ وأجف من ناحية ٠

وفى البلاد الحديثة التصنيع وخاصة فى الشرق يلاحظ تركيز صناعى فى العواصم خاصة والمدن الكبرى عامة ، كما كان الحال حتى وقت قريب فى القاهرة ، وذلك لأن راس المال كان معظمه أجنبيا فى المراحل الأولى ، والأجانب يتركزون بالطبع فى العواصم لأسباب مختلفة كوجود بيئة حضارية شبه أوربية يمكنهم الحياة فيها وكضمان حمايتهم كاقلية بتقاربهم وتجمعهم فى نقطة واحدة ٠ ومع ظهور رأس المال الوطنى يمكن للصناعة ان تغامر فى مواقع بعيدة عن العاصمة ٠ وعلى العموم ، فان اهمية رأس المال فى التوقيع تقل مع تحوله من فردى الى جمعى فى شكل شركات مساهمة ، لأنه يضبح أكثر سيولة وقابلية للحركة mobile.

وقد يتأثر راس المال بسعر اراضى البناء الصناعى ، لأن هذا السعر يحدد القيمة الحقيقية لراس المال الأولى initial ويعتبر وسيلة من وسائل « الوفورات الخارجية » فى الصناعة ٠ وهذا العامل يزداد قوة فى حالة الصناعات التى تحتاج الى قليل من الوقود بالنسبة لقيمة السلع المشطبة finished وتمتاز شركات السكك الحديدية خاصة بانها فى وضع بالنسبة لنقل الفحم يسمح لها بالافادة من هذا العامل : فهى تجد من الاقتصادى لها ان توقع مصانع العربات والقاطرات على نقطة من شبكتها تبعد عن مناطق الازدحام الصناعى حيث أرض البناء أرخص ٠ ومن امثلة هذا مصانع شركة L.N.E.R. فى يورك ، ومصانع L.M.S.R, فى داربى ، S.R. (الخط الجنوبى) فى برايتون ٠

وفى مصر وجد أن انخفاض سعر الأراضى فى المحلة بالنسبة للقاهرة والاسكندرية ، وبالتالى انخفاض عوائد المدينة rates ، كان مما شجع

على توقيع صناعات بنك مصر النسيجية بعيدا عن العاصمتين اللتين كانتا قد احتكرتا هذه الصناعة حتى ذلك الوقت · بل لقد لوحظ أن كثيرا من المدن ، تشجيعا على اجتذاب رأس المال الصناعى اليها ، تلجأ الى تعديل حدودها الادارية والمالية بحيث تخرج من دائرتها المصانع الجديدة حتى تنخفض أسعار أراضيها وعوائدها ، حتى اذا ما اشتد عود الصناعة وتقاطر رأس المال عليها ، عادت الى الحدود القديمة ·

العمـــــل

للعمل ، وخاصة المدرب ، أهمية توقيعية كبيرة فى الصناعة · وقيام الصناعة يميل عادة الى اجتذاب العمل من الريف المجاور · ولكن أهم ناحية فى العمل هى نمو مهارة تخصصية أو حذق تقليدى فى مناطق معينة ، فان هذا يميل الى أن يثبت جذور هذه الصناعة فى منطقتها حتى ولو بعد أن تنتهى الضوابط الأولى وتكف عن العمل ، ويميل الى مساعدة ادخال صناعات متصلة بتلك الصناعة · ومهارة العمل تدعو المدن الى النمو ، ولكن ليس الى الظهور والنشأة · وهى تفسر ما نسميه « بالقصور الجغرافى geog inertia » الذى يعنى أن تفسير موقع صناعة ما لا يمكن الا بالرجوع الى تاريخ المنطقة ·

فمن الامثلة الهامة أن القطن أتى الى لانكشير أساسا بسبب مهارة صناعة النسيج المكتسبة فى صناعة الصوف قرونا طويلة من قبل · وبالمثل أتى الجوت الى مناطق غزل الكتان فى شرق اسكتلنده · كذلك شفيلد قد تعدت منذ مدة موارد الفحم والحديد المحلية ولكنها لازالت تحتفظ بمركزها الممتاز فى صناعة الصلب ، رغم أن الخام يأتيها من بعيد وقريب ، والسبب هو قوة اندفاع الماضى ممثلا فى وجود بيئة كاملة من الفن والعمل الماهر المتخصص · وتوطن الخبرة فى معالجة الجرانيت المحلى أدى الى أن أصبحت

برتين تستورد الجرانيت والجابرو gabbros وغيرها من الصخور النارية من البلطيق لتعالجها بالقطع والتشكيل . ولازالت أسيوط تشتهر بانتاج التحف والقطع من العاج وسن الفيل والصدف ، وهذا ارث الماضى حين كانت نهاية طريق درب الأربعين . وحين قرر بنك مصر اتخاذ المحلة مركزا للغزل والنسيج كان متأثرا بعامل الوفورات الخارجية فيها ، ممثلة فى الشهرة المتوطنة منذ العصور الوسطى بوفرة العمل المتخصص الماهر .

وقد ينتقل العمل المدرب فتنتقل معه مواقع الصناعة ، كهجرة الهيجونوت من فرنسا والقارة الى الجزر البريطانية . وتدين مدن جلفرزفيل . Johnstown فى الاديرونداك ووادى الموهوك بشهرتها وتخصصها فى انتاج للقفازات الجلدية لغير سبب مفهوم على الاطلاق سوى أن جماعات من مهرة العمال الاسكتلنديين فى هذه الصناعة حدث أن استقروا هنا عند هجرتهم الى العالم الجديد . كذلك برزت وسكونسن فى صناعة الجبن لتوطن السويسريين المهرة بها .

وقد يكون فى وجود العمل المتخصص دعوة الى صناعة معينة ، فمثلا فى يورك ــ وهى مركز لمصانع السكك الحديدية ــ تقوم صناعة الحلوى . وهو أمر يكاد ألا يكون مفهوما الا اذا عرفنا أن مصانع السكك الحديدية تستخدم العمل الذكرى تاركة فائضا كبيرا من العمل الأنثوى الذى يمكن أن يستوعب فى صناعة خفيفة كصناعة الحلوى . واذا لم يتوفر العمل الماهر محليا فقد يتحتم جلبه من مناطق بعيدة ان لم يكن من دول أجنبية ، على الأقل لفترة ما حتى يتدرب العمل المحلى ، كما فى حالات دول الشرق .

وكلما استدعت الصناعة مهارة خاصة ، كلما اشتد تركزها فى موقعها وتشبثها به . وبالعكس كلما كان فن الصناعة اليا وعملياته بسيطة ميكانيكية ، كلما أمكنها الانتشار فى مواقع اخرى . ولهذا نجد أن الصناعات

اليدوية أكثر تركزا وتوطنا من الصناعات الآلية الحديثة ، وأمن من بين الصناعات الآلية عامة ما يمكن اعتباره عملية بسيطة لا تحتاج الى خبرة ودربة طويلة خاصة • وهذه حالة آلات النسيج ، وخاصة القطنيات وبالأخص القطنيات الخشنة الرديئة التى لا تحتاج الى آلات دقيقة أو عمل جيد • وفى هذا تختلف الصوفيات عن القطنيات ، فهى تحتاج الى خبرة ومهارة حقا ، ولذا كانت أكثر ارتباطا فى توقيعها بالعمل ، ولذا أكثر توطنا ومحلية وثباتا • وهذا هو أحد الأسباب الرئيسية فى أن مدن صناعة المنسوجات القطنية لم تعد قاصرة على العروض الشمالية ، بل هاجرت فى العقود الأخيرة فى حركة مطردة نحو خط الاستواء • وهذا أيضا يعلل لماذا تنصرف صناعات القطنيات فى العروض السفلى الى الرتب الرديئة الخشنة • ويضاف الى عدم اشتراط المهارة الطويلة فى العروض السفلى ، وفرة العمل ورخصه رخصا ملحوظا لانخفاض مستوى المعيشة والحضارة العام •

السوق

السوق ضرورة لابد منها لتصريف الصناعات ، كما هى ضرورة لاستيراد الخامات • وكلما سهلت عملية الوصول الى السوق ، كلما نجحت الصناعة • وكلما زاد حجم السلعة بالنسبة لقيمتها ، كلما اثر هذا فى عملية التسويق • وكلما كانت السلعة ضخمة ، كلما اتجهت الى استعمال أرخص وسائل النقل • مثلا لازالت الخضروات الرخيصة الضخمة تصل الى كوفنت جاردن فى عربات المزارع wagons ، لأنها اقتصادية وان كانت بطيئة • وكل زيادة فى تعريفة النقل والسكك الحديدية بعد أن تكون الصناعات قد استقرت ، تقع خاصة على عاتق الصناعات التى تحتاج الى أطول نقل داخلى الى الموانى أو الأسواق ، فتميل الى أن تقتل الصناعات الأبعد لمصلحة الصناعات الأقرب •

واذا وجدت عوامل توقيعية قوية تتغلب على الاعتبارات السابقة · فان الصناعة تحاول بقدر المستطاع الا تتعارض معها تماما · فمثلا تتغلب جاذبية الخبرة المتوطنة فى معالجة الجرانيت فى ابردين على طرد عامل الوزن فى عملية استيراد احجار البلطيق ، ولكن الصناعة فى ابردين تحاول أن تقوم على أرصفة المرفأ مباشرة كحل وسط · وفى شفيلد كان العائق دائما هو انعدام النقل الرخيص لصناعاتها الثقيلة الضخمة ، حتى لقد فكر البعض فى قناة ملاحية الى الهمبر ·· ومشكلة النقل فى شفيلد هى التى تحدد أثقل الصناعات فى وادى الدون ، تاركة الصناعات الأخف للأراضى المرتفعة ·

وقد امتازت نيو كاسل وفايفشر Fifeshire دائما بأنهما فى موقع يسمح لهما بتصدير الفحم اكثر من أى حقل فحم آخر فى بريطانيا · والواقع انه كلما كان حقل الفحم داخلى الموقع ، والفحم سلعة ثقيلة صعبة التسويق والنقل ، كلما دعا هذا الى قيام الصناعة عليه ، وكلما كان ساحليا سهل التسويق ، كلما قلل هذا من فرص قيام الصناعة بعكس التجارة ·

وقد تتغلب السوق على القوة المحركة كعامل توقيعى للصناعة · فمثلا تتكدس الصناعات حول لندن لانها سوق استهلاك جبار رغم بعدها عن الفحم كثيرا · ولا يمكن تفسير الشذوذ الجغرافى فى صناعات الحديد والصلب فى شيكاجو وجارى وانديانا هاربر ، حيث يتحرك الفحم الى الحديد ، الا بالرجوع الى جاذبية السوق القوية المتمثلة فى الغرب الأوسط Middle West لكثافة سكانه ومدنه النامية · وقد انتهت اللجنة الملكية البريطانية الخاصة بتوزيع الصناعة فى بريطانيا الى انه كلما ضعف نفوذ المادة الخام والوقود فى صناعته ، كلما اشتد نفوذ عامل السوق · وفى الدول الحديثة التصنيع وخاصة فى الشرق تكون مواقع الأسواق فى العواصم أو المدن الكبرى القليلة العدد هى مواقع الصناعة ، كالقاهرة والاسكندرية · وقد أدى التحول

من الفحم الى الكهرباء الى زيادة أهمية السوق كعامل توقيعى فى الصناعة .

ويمكن أن نلمس أهميــــة السوق عامة فى توقيع الصــناعة فى وجود صناعة التخميـــر breweries بكل المـــدن الزراعية أو مدن الأسواق بلا استثناء تقريبا ، فانها نتيجة مباشرة للطلب المحلى .

وبنفس الطريقة نجـــد صــناعة العربات الزراعيــة wagons carts والعجـلات والآلات الزراعيـــة منتشرة فى معظم مدن الأسواق ، حتى ولو اعتمدت على استيراد الخشب والمعدن اللازمين ، وهـذا استجابة لنــداء السوق . وكثير من الصناعات البسيطة ، وخاصة الزراعية منها ، مرتبطـة فى توقيعها بعامل السوق أكثر منها باى عامل توقيعى آخر . فمثلا صـناعة الغلال وان ارتبطت كما رأينا بتوزيع المادة الخام ، فانها أيضا تميل الى أن تتبع توزيع السكان ، أى ترتبط بالسوق .

وفى الفترة الأخيرة بدأت أهمية السوق كعـامل توقيعى فى الصـناعة تزداد باطراد . فمع ارتفاع مستوى المعيشة والرفاهية ، لا شك أن أبرز حقيقة فى تطور الصناعة المعـاصرة العام هو طوفان الزيادة فى الانتـاج الضخم للسلع الاستهلاكية الخفيفة (كالملابس وأدوات المنزل والراديو والتسـهيلات الكهربائية والدراجات والجرامفون ... الخ) وكلها لا تحتاج الى خام أو وقود ثقيل ، ويمكن أن تعتمد على التيار الكهربائى ، ومن ثم تسعى الى السوق وتجمعات المدن العظمى .

ويلاحظ أن هناك من الصناعات ما لابد أن يتبع السكان ، أى السوق . كصناعات الخدمات ، حتى سميت صناعات المدن كما رأينا . فمثلا صــناعة بناء المنازل تتبع السكان طبعا . ومع ذلك فقد أثبتت التجربة أن من الممكن صناعة المنازل « الجـاهزة prefabs » فى مكـان واقامتهـــا فى مكان آخر ،

لا نستبعد قيام صناعة منازل « مركزة » فى المستقبل ··· ومع ذلك فالحاجة فى اعداد أرضية المنزل واقامة المسكن الجاهز وايصال المياه والمجارى ··· الخ · ستظل تربط الصناعة بالسوق ·

التوطين والتخطيط

هذه هى العوامل والضوابط الرئيسية التى تقرر توقيع الصناعة ، وسنرى أنها عوامل متضادة أحيانا ، كما يكون من السذاجة أن نعتقد أنها دائما تعقلية سليمة rational تخلو من التحيز الشخصى · وعلى هذا فهناك دائما هامش واسع leeway فى توقيع الصناعة وتوطينها · ومن تفاعل كل هذه العوامل المختلفة يمكننا أن نميز بين درجات من شدة التوطن الجغرافى أو القابلية للحركة industrial mobility » فالحركة الصناعية « يقصد بها مدى تحديد الطبيعة أو العامل البشرى الاختيارى لموقع الصناعة · أى هل هو من حتم الطبيعة وبذا لا مفر منه ، ام هو من اختيار الانسان الحر ونتيجة لتوجيهات بشرية صرفة وبذا يكون هناك اكثر من بديل بالقوة لذلك الموقع · وعلى هذا الأساس يمكننا أن نميز مع الأستاذ جونز J. H. Jones بين ثلاثة أنواع من التوقيع والحركة الصناعية ، صناعات ثابتة ، وصناعات ثابتة بالفعل لا بالقوة . وصناعات متحركة ·

١ ـ **الصناعات الثابتة :** ترتبط ارتباطا لا ينفصم بمواضع معينة حددتها الطبيعة ، فهى معطاة . هى من معطيات الطبيعة données . مثال ذلك التعدين ، بناء السفن ، صهر المعادن · فهى تقع عند نقط انتاج الفحم أو المعدن ، واذا قدمت الطبيعة عدة امكانيات ، فان الاختيار بينها يتوقف على الاعتبارات الفنية او الاقتصادية · ومن الواضح أن هذه المواقع « الجيولوجية » هى من اثبتما يكون وتمثل قمة الثبات immobility والثبات هنا موروث أصيل وجغرافى ، وفيه يتغلب الموضع على الموقع ·

والصناعات الثابتة لا يمكن نقلها بدون انهيار اقتصادى عام يصيبها ويصيب الحرفة المترتبة عليها ٠

٢ ـ **الصناعات الثابتة بالفعل لا بالقوة** : هذه تختفى" أصولها فى الماضى البعيد كالحوادث والصدف التاريخية أو ترتد الى عوامل توقيعية قديمة لم تعد تعمل الآن ٠ ولكن يتكفل القصور والاندفاع التاريخى inertia ، momentum أى مزايا النجاح القائم Joing concern والوفورات الخارجية كتوفر العمل الرخيص فى البقعة أو وجود صناعات أو خدمات مرتبطة مكملة وخادمة ـ كل هذا يتكفل بأن تظل تلك الصناعات قائمة راسخة حيث هى ٠ فتمتاز كالمجموعة السابقة باللاحركة immobility . فثباتها بمثابة المكتسب الذى يصبح بمرور الزمن شبه موروث ، وهو لذلك تاريخى اقتصادى أكثر منه جغرافيا تماما ٠ من الأمثلة الصناعات النسيجية فى انجلترا والقارة والولايات المتحدة ، وهى لا يمكن أن تتحرك أو تنقل بدون خطر ورجة شديدة ٠

٣ ـ **الصناعات المتحركة** : أو هى القابلة للحركة mobile ٠ هذه توقيعها تحدده عوامل وضوابط بشرية ، فلا تربطها بمواقع معينة أسباب أو دواع واضحة ٠ هى غالبا حديثة النشأة وتتصل عادة بانتاج المنتجات الخفيفة شديدة التصنيع التى لا تمثل تكاليف النقل أو اثمان الخام فيها الا كسرا ضئيلا من تكاليف الانتاج العام ٠ هذه عادة هى السلع الاستهلاكية consumer's goods ، وعادة يتم اختيار توقيعها عند الأماكن ذات المواصلات الجيدة مع السوق أو قرب موارد العمل الوفير أو مكان صاحب العمل نفسه ٠ بمعنى آخر يتم اختيار موقعها بالاشارة الى عوامل توقيعية قائمة من قبل pre-existing .

وتصنيف المواقع الصناعية هذا من حيث الثبات والحركة يؤدى الى

سؤال هام فى التخطيط الاقليمى : ما الذى يجتذب الآخر : الصناعة أم السكان ؟ ينبغى للسكان ــ للعمال ــ فى الظروف الطبيعية أن تكون قابلة للحركة جدا • لذا ففى المجموعة الأولى تكون الصناعة ثابتة جدا ، والسكان هى التى تتبع الصناعة • أما فى المجموعة الثالثة فالصناعة متحركة بالقوة ، ولذا فهى التى تتبع السكان من عمل وسوق ، كصناعة السيارات والصناعات الهندسية الكهربية ، وهذا هو السبب فى أنها تتركز عادة فى المدن الكبرى لتضمن سوقا ضخمة مباشرة • ومن الصناعات التى تمتاز بها كل المدن الكبرى تقريبا : الطباعة والنشر والتجليد والهندسة الخفيفة والملابس وصناعة البناء ••• الخ •

مستقبل المدن الصناعية

اذا استبعدنا مدينة التعدين التى لا تتطور بقدر ما تنقرض لخضوعها لقانون النفاد ، ومدينة الصناعة الثانوية ، وركزنا على مدينة الصناعة الأساسية أو الأولية كنمط مثالى ، فهل تظل هذه كما هى دائما ، أم يتطور تركيبها الوظيفى ؟ يمكن أن نلاحظ فى هذا الصدد ثلاثة ملامح : ثبات الوظيفة ، التحول من الانتاج الى الخدمات التجارية ، والتحول الى الخدمات الاقليمية •

ثبات الوظيفة الصناعية

لا شك أن ظروف الصناعة وضوابطها شديدة التغير • ففتح قناة أو مد سكة حديدية ، أو انتقال الحدود ، يمكن أن يسبب انقلابا فى الموقف الراهن للمدينة الصناعية • والتقدم التكنولوجى يمكن أن يحطم مواقع كانت وطيدة عتيدة ، كما حدث عند احلال الصهر بالكوك محل الصهر بالخشب • ومع ذلك فالمدن الصناعية عنيدة ، تتحدى عادة هذه الانقلابات أو تحاول أن تتمشى معها •

فمثلا لى كريزو التى لم يعد فيها الآن حديد أو فحم لاتزال تصدر

الصلب ، ولازالت مازامت Mazamet تصنع الأقمشة كما كانت تفعل من قديم على أساس أصواف أغنام منطقة Causses المحيطة ، وذلك رغم انها لم تعد تعتمد على هذه الأصواف • وفى أثناء الحرب الأولى نمت فى ليموج صناعة الأحذية بسبب البطالة التى أصابت صناعة الخزفيات ، ومن وقتها ظلت من اهم صناعات المدينة •

امثلة من عائلة اخرى : لوحظ ان معظم موانى بناء السفن من الحديد والصلب قد ورثت نفس الصناعة القديمة من الأخشاب • وفى منطقة البحيرات ودترويت حيث صناعة السيارات ، كانت تقوم فى القرن الماضى صناعة مشابهة أو من نفس العائلة وهى صناعات عربات الخيل ، حيث كانت تجتمع اخشاب الغابات وجلود المراعى ، وهى لازالت عناصر رئيسية فى انتاج السيارة • ولقد رأينا أن توطن صناعة القطن فى لانكشير والجوت فى اسكتلندا هو استمرار وترجمة حديثة لعوامل توطن مشابهة قديمة •

اذن فللمدن الصناعية احيانا مرونة وقدرة على التلاؤم تساعدها على الاستمرار والدوام فى وجه الظروف المتغيرة • والسبب فى هذا هو أن المدينة أو الصرح الصناعى plant هو راسمال ثابت fixed capital ، هو « بيئة » كاملة جاهزة أو « مناخ صناعى » ملائم : المبانى ، الورش ، العمال ، المساكن ، المواصلات والشوارع ، المرافق ، البنوك والبورصات ، واخيرا وليس آخرا رهط الصناعات والحرف المرتبطة بالصناعة الأساسية والتى تقوم على خدمتها • ولا يمكن ببساطة ترك كل هذه البيئة التى صنعها الانسان بكل تكلفة عند أول أزمة او انهيار للصناعة فيها ، بل يجعل وجودها من الأسهل أن يركب الانسان الصعب فى سبيل التلاؤم والتطور مع الظروف من أن ينتقل الى مكان آخر جديد لصناعة جديدة • بل تصبح المدينة الصناعية بمثابة الحصان الذى قد يتعاقب على ظهره عدة ركاب ـ عدة صناعات متنافرة •

وهذا هو ما يسمى بالقصور الجغرافى geog. inertia أو الاندفاع التاريخى hist. momentum . ويعلق شابو على القصور الجغرافى بأنه تعبير فيه قصور ، غير موفق لأن المقصود ليس تواكلا واستسلاما اعتباطيا بل العكس تماما ، تلاؤم حى مرهف للظروف المتغيرة ، لأن « المدينة كائن عضوى حى ، قادر على التلاؤم ، وعلى التئام جروحه ، وعلى الانتصار على كثير من العقبات » . هكذا لا تعود الوظيفة الصناعية رهينة بتواجد أو توافق عدة ظروف مفاضلة ، بل انها فى حد ذاتها تصبح « كالارستقراطية » لها ميزات طبقية تحتفظ بها دائما مهما هددتها الأيام .

التحول من الانتاج الى الخدمات التجارية

من أبرز التغيرات التى تطرأ على المدينة الصناعية ، التحول التدريجى من الانتاج الصناعى الى الخدمة الصناعية . فمع نمو المدينة الصناعية وتضخمها كبيئة صناعية قوية التنظيم الاقتصادى ، تبدأ تشعر بأن من الأجدى والمفيد أن يتم النمو خارج المدينة ولكن لحسابها . فالحاجة الى التسويق والمعاملات التجارية السابقة للصناعة والتالية لها تبدأ تستنفد كثيرا من طاقة المدينة الصناعية ، فتلجأ المدينة الى الاتجاه الى هذا النشاط ، بينما تعهد بالجانب الانتاجى لفروع لها حول المدينة فى الريف المجاور . بل ان كثيرا من الصناعات التى أنشئت أولا فى داخل المدينة تهاجر الى الريف أو المدن الصغرى المجاورة . ولكن تظل هذه تحتفظ بمركزها الأصلى « كالمكتب الرئيسى » ، أو ما يسمى الخدمة التجارية commercial service لكل شركة أو مؤسسة صناعية فى المدينة التى تشرف على هذه المدن التوابع وتمدها بالسلف والضمانات وتوجه انتاجها ... الخ . هكذا تتحول المدينة الصناعية بالتدريج الى « مدينة مكاتب villes-bureaux » ، الى مدينة أم

metropolis لكوكبة صناعية تابعة ، أى تتحول بوضوح الى الوظيفة التجارية ٠

هذا واضح فى ليون ومانشستر وليدز مثلا ٠ ففى ليون كان التل القديم ـ Croix Rousse ـ يعج بالحياة وضجيج مصانع الحرير قديما ، ولكنه الآن لا يملك الا قليلا جدا من الورش ، لأن الغزل والنسج أصبح يتم الآن فى المدن الصغيرة التابعة المحيطة ٠ أما ليون نفسها فتتسلم الحرير الخام وتهتم بالموضة الباريسية وتعدل الموديلات وتعد الرسوم وتعطى طلبيات الأقمشة ، ثم ـ بعد النسج ـ تجمع الانتاج وتتعهد بالتسويق ٠ ولقد شبهت هذه العملية وهذا الدور بحق بدور المهندس الذى يقوم له المقاول بعملية البناء ، أو بدور ناشر العاصمة الذى يعقد اتفاقا مع مطبعة اقليمية ٠

بالمثل مانشستر التى كنا نقول عنها حتى وقت قريب أنها المصنع وليفربول المتجر ٠ فالغزل والنسج يتم الآن حول مانشستر ، بينما هى تعطى أوامر الطلبات وتتبع الموضة وتحدد أسعار الغزل والنسج والبيع ٠٠٠ الخ كذلك ليدز التى تحتل مركزا مشابها جغرافيا وصناعيا لمانشستر :

«Like the leading city of the cotton industry, it has more the character of a commercial than a manufacturing centre..»

هكذا تصبح فكرة المدينة الصناعية معقدة باستمرار ، وليس دور مدينة المكتب الرئيسى عادة الا تتويجا لنجاح صناعى عظيم ٠ وهكذا تصبح الوظيفتان الكبريان فى جغرافية المدن ، التجارة والصناعة ، يصبح من الصعب تمييزهما وفصلهما عن بعضهما البعض فى تطور المدينة ٠ ففى كل مدينة تجارية تتداول السلع كما رأينا تستقر صناعات لتحويل هذه السلع ، وليس ثمة ميناء كبيرة بلا صناعة . والعكس صحيح ، اذ تصبح المدن

الصناعية الكبرى غالبا مراكز تجارية للمناطق الصناعية · وبهذا تتكامل الوظيفتان فى المركب الوظيفى للمدينة ·

التحول الى الخدمات الاقليمية

تبدأ المدينة الصناعية المتخصصة غالبا بلا جذور اقليمية أو علاقات مع ريفها المحيط · ولكن تطورها الداخلى لا يلبث أن يسبب تطورا فى علاقاتها وتوجيهها الاقليمى · فمع نمو المدينة يحتاج السكان الصناعيون الى حلقات متكاثفة من أصحاب الحرف والخدمات التابعة ، فتتقاطر الوظائف غير الصناعية كالخدمات الاجتماعية والترفيه والتغذية والنقل والتجارة ··· الخ · يساعد على جذبها أن نجاح المدينة الصناعية يعنى بالضرورة نموها كعقدة مواصلات يسهل الانتقال اليها · ويمكن القول بأن كل ارتفاع فى مستوى الفن الصناعى من شأنه أن يخفض نسبة عمال الصناعة ويرفع نسبة عمال الخدمات فى المدينة الصناعية ، لأن ارتفاع مستوى تكنولوجيا الصناعة يزيد من انتاجية وحدة العمل ومن مستوى الدخل وساعات الفراغ المترتبة مما يدعو الى زيادة الطلب على الخدمات بأنواعها ، او قد يؤدى الى ايجاد فائض من العمل زائد عن حاجة الصناعة فيتجه فى النهاية الى الحرف الأخرى التابعة ·

والواقع أن ابرز حقيقة معاصرة فى حياة المدن اليوم هى ارتفاع مستوى المعيشة والرفاهية ، وبالتالى نسبة المشتغلين بالخدمات على المشتغلين بالانتاج · وقد وصل كولن كلارك الى انتباه هام وهو أن المدينة الصناعية تتحول بسرعة الى مدينة خدمات · واذا كانت الثورة الصناعية الأولى تتلخص فى استخدام الآلة محل اليد mechanisation فان الثورة الصناعية الثانية التى بدأت اخيرا ـ استخدام الآلة فى تشغيل الآلة automation قد تنبىء ببطالة صناعية فى المدى القصير ، ولكنها على وجه اليقين ستؤدى

الى زيادة هائلة فى نسبة العاطلين فى الخدمات فى المدى الطويل ، أى ستضاعف من تحول المدينة الصناعية الى مدينة خدمات ٠

واذ تتحول المدينة الصناعية الى الخدمات ، تبدأ علاقتها بالاقليم الريفى تتغير ٠ فبعد أن كانت تعيش لنفسها كنبت طفيلى ، تبدأ تحتاج الى مزيد من منتجات الاقليم الزراعى وتقوم بمده بحاجاته من الخدمات المركزية ٠ وتبدأ تضيق بتلك الهوة الأدبية التى تفصل بين مدن الفحم الصناعية والريف الزراعى ٠ هذا ملموس مثلا فى المدن الصناعية البريطانية التى تتحول باطراد الى مدن متروبوليتانية ، أى الى عواصم اقليمية ترتبط بعلاقات عضوية مع اقاليمها ٠ والواقع أن أغلب الدراسات المدنية تميل الى النظر الى الصناعة فى اطار المدينة نفسها ٠ ولكن ديكنسون يحتج على هذا الاتجاه وينقده بقوة ، ويصر على دور الاقليم المحيط بالمدينة فى توجيه وتحجيم الصناعة فى المدينة ، ويعتقد انه لم يقدر حق قدره للآن ٠ ويؤكد أنه ربما قد تكون قاعدة الهرم الحرفى فى المدينة هى الخدمات الاقليمية أكثر منها الصناعة المتخصصة كما هو المفروض دائما ٠ فوظائف المدينة الصناعية كعاصمة اقليمية قد تصبح هى مبرر وجودها ٠

وللصناعات ذات التوجيه الاقليمى وجهان ٠ فهناك ، أولا ، صناعات ما بعد المزرعة post-farm ، فتنصرف المدينة الى تصنيع الخامات المستمدة من الاقليم المحيط ـ كالخشب والمواشى للذبح وتعبئة اللحوم والحاصلات الزراعية كمصانع البنجر والجعة وطحن الحبوب والتعليب ، وعمليات التشطيب finishing للمنتجات المصنوعة كالصباغة للمنسوجات ٠ وهناك ، ثانيا ، صناعات ما قبل المزرعة pre-farm ، كل من السلع الانتاجية والاستهلاكية ، مستوردة بالجملة من مراكز أخرى ، قد تصنع فى المدينة للتوزيع على اقليمها التابع ـ كالآلات الزراعية والمخصبات والصينى والآلات والتسهيلات الحضارية الحديثة ٠

الفصل الخامس

الوظيفة الصحية والترفيهية

قد يبدو غريبا الجمع بين هاتين الوظيفتين المتناقضتين ، فهما وظيفتا المرضى والأصحاء · ولكن الواقع أن بينهما ارتباطا كبيرا · أولا لأنهما تتداخلان كثيرا من الناحية المدنية : فمشاتى الريفييرا مجال للسياحة والعلاج معا ، وعيون فيشى المعدنية هى للاستشفاء والترفيه معا · ولكن من المهم جدا أن الوظيفتين تشتركان فى سمات وخصائص عمرانية ومدنية أساسية تجعلهما من عائلة وظيفية واحدة · فهما قبل كل شيء من وظائف الخدمات · ورغم أن بعضا من عناصرهما عرف فى الماضى على نطاق ضيق . الا انهما معا تعدان من الناحية العملية طفرة جديدة تماما فى وظائف المدن ، فنحن ازاء وظيفة حديثة جدا ، بنت العصر الصناعى ·

ثم هما تشتركان فى انهما أساسا من وظائف « البطالة » ـ اذا جاز أن يكون للبطالة وظيفة · فالوظيفتان تخدمان حاجة سلبية وعناصر خاملة وان يكن مؤقتا ، سواء مرضى لا يعملون أو أصحاء ينشدون الراحة والترفيه · وقد ظهرت الحاجة الى هذه البطالة كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة للانقلاب الصناعى : فالصناعة والمدينة أبعدت الانسان عن الريف والطبيعة ، فظهرت الوظيفتان « كمصحح » لأخطاء حياة المدينة الصناعية · ولكن المتناقضة الهامة هى أنه للهرب من المدن ، كان لابد أن تنشأ لذلك مدن جديدة خاصة ! وهكذا فليس للعمل وحده مدن ، وانما للبطالة أيضا مدنها ··· من هنا فئة كاملة من المدن الجديدة المتخصصة · على أن هذه المدن بطبيعة الحال لا يمكن تصورها الا على هامش حياة مدنية أخرى حقيقية منتجة ·

كذلك تشترك الوظيفتان فى انهما وظائف موسمية مؤقتة ، لا تستمر طول العـــام ٠ ولهذا تمتاز مدنها بأنها تتالف من نوعين من السكان : سكان مقيمـون resident ، وهم الأقليـة ، وهم العـاملون أو العنصر الموجب ، وسكان عابرون pop. flottante ، وهم الأغلبية ، وهم الخاملون أو العنصر السالب ٠

ويترتب على الطبيعة الفصلية لهذه المدن انهـا تجابه مشكلة خطيـرة مشـتركة ، هى الفصـل الميت saison-morte ٠ فنشـاط هـذه المدن موسم قصير ـ أحيانا جدا ـ ويظل الجـزء الأكبر من العـام فصل بطالة ٠ فمشكلة المدن التى تتخصص فى خـدمة البطالة الموسمية هى البطـالة الموسمية ! وتختلف أنواع هذه المدن فى طول وقصر الموسم ، فهـو فى المدن الصحية أطول عموما من الترفيهية ، لهذا تحاول هذه الأخيرة بكل وسـيلة اطالة الموسم باغراء الرواد بتخفيض التكاليف والأسعار قبل وبعـد قلب الموسم ٠ كذلك قد تساعد « الموضة » ، حيث اصبحت مشاتى الريفييرا مثلا مصايف ايضا ، وحيث اصبح الجليد فى الجبال هواية فى الشـتاء بمثل ما أن الجبال مصايف بالطبع ٠ ومع ذلك كله تظل مشكلة الموسم الميت قائمة ٠ وهذا يؤدى الى مشكلة البطـالة بالنسبة للسـكان المقيمين ، ويحـاولون حلها بالاعتماد على العمـل الفنى الأرقى المجلوب من الخـارج والـذى يتحرك من مدينة الى أخرى اثناء الموسم ، والاكتفاء بجمع العمل غير الفنى محليا ٠

هذا من ناحية السكان ٠ ولكن من ناحية المدن نفسها ، نجـد أنهـا تمثل رأسمال مدنيـا لا يستغل أو يستثمر استثمارا كامـلا ، فهى مهجـورة معظم العام ٠ على أنها فى الواقع تمثل رصيدا احتياطيا من المدن للطوارىء والأزمات ٠ فليس أصلح منها للمؤتمرات والاجتماعات ، ومن هنـا الـدور

البارز الذى تلعبه مدن الترفيه فى المؤتمرات السياسية والدبلوماسية : مثلا سبا ، سان ريمو ، لوكارنو ، راباللو ، جنيف ، مونترو ··· الخ ، هذا بينما كانت فيشى جاهزة بالطبع لاستقبال حكومة فرنسا بعد سقوط باريس · وهنا تبدو حقيقة هامة وهى ترف حضارة المدن الحديثة ، اذ أن لدينا لأول مرة عددا من المدن أكبر مما نحتاج اليه دائما فى الواقع ·

المدن الصحية

قد تكون هذه المدن — أو بعض أنواعها على الأقل — ظاهرة اقدم من المدن الترفيهية ، وهى كذلك أكثر دواما على مدار السنة · فهى الى حد ما مدن دائمة أكثر منها موسمية · ولكنها من الناحية الأخرى أقل انتشارا وعددا بطبيعة الحال ، كما أنها لا تخلق الا أحجاما صغيرة بالقياس الى المدن الترفيهية · وهى تختلف عن الأخيرة كذلك فى انتخابها الديموغرافى ، فهى فى مجموعها تمتاز بمتوسط أعمار مرتفع بكثير ، بل معظمها مدن الشيخوخة ، ولكنها غالبا لا تنتخب الا العناصر الموسرة لأنها كمدن علاج تمتاز بالتكاليف الباهظة · وهى كذلك تختلف عن المدن الترفيهية فى أن للموضع فيها اعتبارا حاسما تتضاءل أمامه صعوبات الموقع أو اعتباراته ، لأن مواضعها تتحدد عادة تحديدا ضيقا صارما بالضرورات الطبية والصحية · ويمكن أن نصنف هذه المدن الصحية الى ثلاث فئات : مدن المياه المعدنية ، ومدن المصحات ، ومدن الاعتزال ·

مدن المياه المعدنية

stations thermales ، villes d'eaux ، inland spas.

هذه هى مدن الاستشفاء villes de cure ، فقد عرفت القيمة العلاجية لمياه العيون الساخنة والمعدنية قبل أن تعرف قيمة الأوكسجين على قمم الجبال أو اليود على ساحل البحر بزمن طويل جدا · بل لقد قدست بعض هذه العيون فى الماضى · وقد جعل الرومان خاصة من

الاستشفاء بالحمامات المعدنية ابتداء من أكس ليبان Aix-les-Bains حتى Aix-la-Chapelle فنا ونظاما كاملا ، حتى أن معظم أسماء المحطات المعدنية فى فرنسا بين الراين والبرانس تحمل كلها أصولا لاتينية toponymes . وفى القرن ١٨ أصبحت العيون المعدنية قبلة الطبقات الحاكمة والارستقراطية فى أوربا حتى كانت نهاية القرن ١٩ هى أوج هذه « الموضة » .

ولكنها بعد ذلك بدأت تضعف وتحل محلها « موضات » صحية وترفهية أخرى . فهى اذن مرتبطة بالذوق الاجتماعى . وهى كذلك مرتبطة بالظروف والتغييرات السياسية . فكل حاكم كان يفضل مدينة معينة ويتبناها فتنتعش : مثلا فى انجلترا ارتبطت Tunbridge Wells باسم شارل الثانى ، مثلا الامبراطور فرانسوا جوزيف انصرف الى ايشل Bad Ischl ، وفى مصر بدأت حلوان لمصلحة اسماعيل . كذلك لعبت مدن الحمامات دورا سياسيا معروفا فى التاريخ لكونها ملتقى الطبقات الحاكمة : مثال ذلك امز وبلومبير ، بينما افادت اكس ليبان من العلاقات السياسية الخاصة بين فرنسا وايطاليا ايام نابليون لموقعها على الطريق .

والحمامات المعدنية كموضع ظاهرة جيولوجية ، ترتبط خاصة بالمناطق الجبلية حيث تتوفر الشقوق والفوالق التى تتفجر منها المياه المعدنية . ففى انجلترا : باث تشلتنهام ، هاروجيت ، تنبريدج ولز . وفى فرنسا : فيشى ، رويا Royat ، Mont-Dore ، Bourboule فى الهضبة الوسطى . بلومبير . فيتل Vittel وغيرها على حواف الفوج ، Cauterets ‘Ax-les Thêrmes ، Bagnères-de-Luchon فى البرانس ، اكس ليبان فى الألب . لكن أوربا الوسطى هى أغنى منطقة بمدن العيون المعدنية الرئيسية الكبرى ، حيث تتفجر العيون على طول انكسارات الجبال الهرسينية . ثمة منها فيزبادن Wiesbaden ، Marienbad .

Kesselbrunnen في ألمانيا ، ولكن أهمها جميعا كارلوفى فارى فى تشيكوسلوفاكيا (كارلسباد سابقا) ٠

ولكن لابد الى جانب الموضع من موقع ملائم ليسهل الوصول ، رغم أنه شرط أقل منه فى المدن الترفيهية مثلا ، اذ أن جاذبية العيون قاصرة أساسا على الطبقات الغنية ٠ فمن الملاحظ أن مدن المياه المعدنية الفرنسية نمت فى القرن ١٨ خاصة ، لأن هذا هو الوقت الذى نشأت فيها شبكة الطرق الهامة ، وعين مثل Illidze قرب سراييفو لم تصل الى أى درجة من الأهمية رغم ميزاتها المائية الكبيرة ، وذلك لتطوحها عن طرق الحركة وكتل السكان الرئيسية فى أوربا ، بينما تتمتع حمامات وسط أوربا بموقع ممتاز بالنسبة لكل القارة ٠

ولم يزدد الاقبال على مدن الحمامات الا بعد قدوم السكة الحديدية ، ولكن لم يستمر هذا طويلا حتى تحول الاتجاه عنها بوجه عام ٠ وموسم الحياة فى هذه المدن هو الصيف la belle saison ، رغم أنها تقفز تماما فى بقية السنة بطبيعتها ٠ وتظهر حول العين مدينة من الفنادق وبيوت الضيافة ، وغالبا تكثر الفنادق الضخمة التى تبث على السفوح والمنحدرات ، وتقيم بيوت الكماليات الغالية الفاخرة فروعا لها ومحلات ٠ ويستدعى وجود طبقة غنية من المتعطلين مؤقتا تضخم الوظائف الترفيهية من فرق فنية وكازينوهات ٠٠ الخ ٠

لكل هذا تمتاز هذه المدن الانيقة بالنظافة وروعة اللاندسكيب والحدائق والغابات الصناعية التى توفرها بلديتها من ضرائب غير مباشرة على الرواد الأغنياء ٠ ومن الطريف ان كل شىء فى المدينة غال باهظ الا الماء المعدنى نفسه ، فهو بالمجان ٠ لكن هذا كله لا يحقق الا أحجاما ضئيلة للمدن : بضعة آلاف غالبا ، كمدن حمامات البرانس ، تصل الى ثلاثين ألفا فى فيشى عاصمة المحطات المعدنية بفرنسا ٠ ومن الناحية الأخرى

تشيد الدورة الموسمية طوفانا من الغرباء : فكارلسباد سجلت فى سنة ١٩١٣ رقمها القياسى ٧٠ ألفا من النزلاء ، وفيشى وصلت الى ١٩٧ ألفا فى ١٩٣٤ ، ولكنها فى ١٩٥٠ تتراوح حول ٩٥ الفا ٠

مدن المصحات

villes sanatoria ٠ منذ منتصف القرن الماضى عرفت قيمة الشمس والهواء الصحية وخاصة فى علاج السل ، لاسيما الرئوى ، الذى هو جزئيا نتيجة لحياة المدن الجديدة المتوترة ٠ ولهذا جمع المرضى فى مصحات لم تلبث أن نمت الى مدن طبية حقيقية ٠ وأصبح العلاج صناعة حقيقية ، وأضيفت الى مدن الموتى ومدن الأحياء المألوفة فئة جديدة ، مدن المرضى villes de malades ٠ وهذه المدن أساسا من « مدن الشمس » ، فهذا أساس العلاج ومبرر وجود المدينة ٠ وقد حدد هذا بالدقة موقعها : فهى تحتاج الى هضاب جبلية عالية ، مشمسة ، فى حمى من الرياح والرطوبة ، موفورة العزلة والهدوء مع عدم صعوبة المواصلات ٠

ولقد كانت سويسرا الألبية هى الرد : فنجد Leysin ، Beick ، ولكن دافوس Davos فى الجنوب الشرقى هى المركز الرئيسى ٠ فمثلا دافوس (= Magic Mountain) على ارتفاع ١٥٤٠ مترا أى فوق مستوى اقصى الأمطار ، أى جافة ، وهى تقع فى واد ألبى على سفحه المشمس adret لا الظليل ubac ، وهى بهذا أيضا فى ظهر الكتلة الجبلية وفى حمى من الرياح الباردة الشمالية ٠ لهذا نمت من قرية حجمها ١٦٨٠ نسمة فى ١٨٥٠ الى مدينة حجمها ١٠ آلاف ٠ وبالمثل Leysin ، لم تكن سوى قرية - ٢٩٧ نسمة - فى ١٨٨٨ ، والآن ٥٠٠٠ ٠

وفى مدن المصحات هذه يخضع كل شىء لشروط العلاج ٠ فالنقل الميكانيكى ومصادر الضوضاء ممنوعة ٠ وليس هنا مجال للوظيفة الترفيهية

مطلقا بعكس مدن المياه المعدنية ، لا سيما أن الخوف من العدوى يطرد الأصحاء · ولهذا تظل مدن المصحات مدن مرضى ، وبالتالى أصغر حجما دائما من الأنواع الأخرى من المدن الصحية · ويمكن أن نضيف من المدن الصحية فى أمريكا : ساراتوجا (نيويورك) ، روتشستر ــ Elton Clinic (مينسوتا) ، Topeka كانزاس) ·

مدن الاعتزال

(villes de retraités) · هذه ليست مدنا متخصصة ، ولكنها تختلط بالمحطات المناخية التى تمتاز بالجو العليل والحياة الوادعة · فاليها يعتزل الشيوخ · وتلعب نيس ومدن الكوت دازير هذا الدور غالبا · وبالمثل « مدن الشواطىء seaside resorts » فى انجلترا مثل برايتون وبورنمث Bournemouth · كذلك يظهر هذا النمط فى المدن الصغرى حول العواصم ، فكانت فونتنبلو فى وقت ما تؤدى هذه الوظيفة · وهذه المدن تشبه مدن السياحة فى ان سكانها فى حالة بطالة وسلبية ، ولكنها تختلف عنها فى أنها دائمة ·

المدن الترفيهية

هذه المجموعة احدث عموما من المدن الصحية ، فكلها لم يعرف قبل الانقلاب الصناعى تقريبا · وهى فصلية بصورة أقوى من المدن الصحية ، ولكنها أوسع انتشارا جدا وأكثر عددا وأهمية وأكبر حجما · وقد تطورت هذه المدن تطورا ديمقراطيا واضحا ، فأصبحت مفتوحة لمعظم الطبقات الاجتماعية · وهى بعكس المدن الصحية تمثل قطاعا كاملا من هرم السن · ونظرا لطبيعة أغلب أنواعها الديمقراطية ، فهى مرتبطة كثيرا بسهولة الوصول اليها ، أى الموقع بالنسبة لتركز السكان ، فهنا يغلب الموقع على الموضع بصورة حاسمة تختلف عما فى المدن الصحية ·

ويمكننا أن نميز فى المدن الترفيهية بين عنصرين أساسيين : مدن السياحة tourist ومدن العطلات holiday resorts · والأولى أقل شعبية وموسمية ، ويمكن تقسيمها الى مدن المشاتى ومدن المحطات الجبلية · ومع ذلك فالتفرقة بين السياحة والعطلة تفرقة ضعيفة ، فهناك تداخل كبير بينهما ، ولهذا فسنقسم المدن الترفيهية عامة الى أنواع ثلاثة ، مدن المشاتى ، والمحطات الجبلية ، ومدن العطلات ·

مدن المشاتى

winter resorts · هذه أقرب مدن الترفيه شبها بمدن العيون المعدنية · فهى نسبيا أقدم أنواعها كما أنها أكثرها دواما ، ومن ثم قربا من المدن الكاملة · وأخيرا تقتصر عمليا على الطبقات الغنية · والحاجة الى هذه المدن تظهر فى العروض العليا الباردة ، وكانت أشد فيما مضى حين كانت فنون التدفئة متأخرة · فهى اذن من « مدن الشمس » أساسا ، ولذا لابد أن تقوم فى عروض أسفل · أى أن ارتيادها يعنى تغييرا كبيرا فى خط العرض ، أى رحلة طويلة باهظة ، وهى بذلك لون من الترحل المدنى تماما nomadism ، بمعنى آخر من الترف المدنى ، ولهذا تخلق مدن الترف villes de luxe ، ولا تنتخب بالتالى الا العناصر الغنية ·

ولقد بدأت هذه « الحركات الفصلية أو الترانس هيومانس المدنى » حديثا نسبيا ، من منتصف القرن ١٨ أى منذ بدأت الرأسمالية تنمو · وكان قطبا هذه الهجرة الفصلية هما : شمال أوربا ، ولكن بريطانيا خاصة حتى أضيف الأمريكان أخيرا ، كالمصدر ؛ وساحل البحر المتوسط الشمالى ، ولكن الريفييرا الفرنسية والايطالية خاصة ، كالمورد · وسهل هذه الحركة توفر خطوط التضاريس الملائمة كفتحة الرون ، وممرات الألب · « هكذا - كما يقول ماكس سور - تكونت جماعة من البشرية تحمل معها ترفها ،

«وبطالتها ، وغرورها ، جـارة وراءها خدمها ومورديها وطفيلييهـا • هـؤلاء الرحـل لهم محطـاتهم التى تنظم بحسب الموسم فى المناخات السـعيدة التى انتقتهـا الموضـة : سـاحل الزمـرد Côte d'Emeraude ، وسـاحل الفضـة Cote d'Argent ، وسـاحل اللازورد Cote d'Azur ، والريفييرا » •

هكذا فى حمـاية حائط الألب من الرياح الشـمالية ، وفى دفء ميـاه البحر المتوسط ، تحـولت الريفييرا الى عقـد متصل من مدن المشاتى العـالمية التى « تتاجر » فى المناخ كما يقول هنتنجتون : كـان Cannes ؛ جـراس Grasse ، سـان رافاييل San Raphael ، سـان تـروبى St. Tropez وانتيب Antibes ، نيس ، منتـون Menton ، موناكو ، مونت كارلو عـلى الريفـييرا الفرنسـية أو الـكوت دازيـر Côte d'Azur • وعلى الريفييرا الايطـالية : سـان ريمو فى الريفييرا الغـربية Riviera di Ponente ، ورابـاللو Rapallo فى الريفييرا الشرقيـة Riviera di Levante • كذلك أفـادت كل مـدن شـبه جزيرة ايطـاليا : البندقية ونابولى (جزيرتا كابرى واسـكيا) • وتنتمى الى الفئـة نفسها ابيثا Iviza فى البليار ، وعواصم جزر الأزور (الأثور) وكناريا فى الغرب ، ويالتا على القرم « ريفييرا البحر الأسـود » فى الشرق حيث كانت مشتى الارستقراطية القيصرية ولا زالت مشتى الاتحاد الآن بجانب سـوتشى • ولقد أضيفت بعد ذلك فى نفس العروض والمناخ فى العالم الجديد مدن المشاتى : ميامى فى فلوريدا ، لوس انجلس وسان دييجو فى كاليفورنيا •

ولكن هنـاك الى جانب المشاتى الساحلية ، المشاتى الداخلية • ففى أوربا خط أوسط على بحـيرات الألب الدافئة نسـبيا فى سويسرا وايطاليا حيث يجتمـع المناخ واللاندسـكيب الجبـلى : كومو ، لوجـانو Lugono فى

ايطــاليا ، مونتريه ، لوزان ، وجنيف عــلى بحــيرة ليمــــان Leman في سويسرا · ولكل بلد مدن المشاتى المحلية بدرجــة أو أخــرى : أســوان في مصر ، وفي الشام أريحا Jericho في غور فلسطين المنخفض الدافيء ·

وفي دراسة مدن المشاتى يلاحظ أن معظمهــا ورث موانى صغيرة قديمة للصيد ، كما في الريفييرا ، لأنها غالبا مواضع اثبتت الخبرة الطويلة جودتها · ولكن المهم هو الموقع بالنسبة للكتل الســكانية الرئيسية · فاذا نجح المشــتى نمــا بسرعة والى حجم كبير · فمثلا تبــلغ بياريتز نحــو ٣٠ الفا ، وكان ٤٠ الفا ، بينمــا ارتفعت نيس من ٢٥ ألفــا في ١٨٢٠ ، الى ٢٤١ ألفــا في ١٩٣٦ · والى ٢٤٤ ألفــا في ١٩٥٤ · بل نمت ميــامى بسرعة أشد : من نحو ٥٠٠ نسمة في ١٨٩٦ ، الى ٣٠ ألفــا في ١٩٢٠ ، الى ١٣١ ألفــا في ١٩٢٦ ، الى ١٧٢ الفا في ١٩٤٠ ، الى ٢٤٩ ألفا في ١٩٥٠ ! على أن تضخم هذه المــدن يرجع جزئيا الى أن كثيرا منها بدأ يؤدى وظيفة المشتى والمصيف معا ·

ولكن هذه المدن تتلقى اعدادا ضخمة في الموســم مما يجعــل الفــارق بين الســكان الدائمين والعابرين شــديدا · وتتضخم هــذه المدن الفخمــة بما تجتذبه من وظائف وخدمات الترفيه الرياضية والثقــافية العــديدة لا سيما المترفة منها · فمثـــلا نيس هي أهم مراكز الحلى والمجوهرات في فرنســا بعد باريس ، وهي بالفعل « عاصمة الشــتاء » · وتحمــل كل هــذه المــدن طابعا وظيفيا معينا : طابع مدن الخدمات ، والخدمات الترفيه :

«Toute la vie est ordonnée pour satisfaire aux besions, aux snobismes et aux vanités, parfois aux vices, d'un petit groupe d'errants qui transporte avec lui sa soif de plaisir et son ennui. La population indigène elle-même, qui vit de ces nomades, en reçoit une impreinte souvent regrettable.»

المحطات الجبلية

. المحطات الجبلية من أكثر أنواع السياحة شيوعا ، ولكنها لم تنتشر الا حديثا · واذا كانت الوظيفة الترفيهية للمحطات بطبيعتها ظاعنة vagabond ، الا أنها تحتاج فى تنظيمها الى مراكز وافية ، الى مدن · وللمحطات الجبلية وظيفتها كمصيف أو كمشتى ، ولو أن اللونين بدآ يختلطان فى كثير من المناطق · ومع ذلك فالجبال كمشاتى هى أقرب الى السياحة ، وكمصايف هى اقرب الى مدن العطلات ·

١ ــ المحطات الصيفية · فالمحطات الصيفية تكثر خاصة فى العروض السفلى حيث تكون السهول حارة أو رطبة صيفا ، فتظهر المدن الفصلية « مدن الصيف » على المرتفعات : سملا فى الهند حيث كانت تنتقل حكومة دلهى ، ودارجيلنج حيث كانت تنتقل ادارة البنغال · ومن الأمثلة سرسنك فى شمال العراق · وينتقل السكان من سيدنى الى مرتفعات الجبال الزرقاء .Blue Mts صيفا · وقد انتشرت هذه المدن الصيفية خاصة مع الاستعمار الأوربى فى العروض المدارية لأسباب واضحة · فقد أنشأ الأوربيون كثيرا من « المحطات التلية «Hill Stations للعطلات : مثل Hill Station قرب فريتون ، Dalaba فى غينيا ، Bamenda فى نيجيريا ، وبالمثل كانت Buea محطة صحية وعاصمة معا أيام الألمان فى الكمرون ، وبويتنزورج Buitenzorg فى جاوة كمصحح مدنى ومصح لجاكرتا ·

٢ ــ المحطات الشتوية · أما المحطات الشتوية فقد ساعدت المواصلات الحديثة وطرق السيارات والتلفريك téléferique على تقدم ونشر السياحة والرياضة الجبلية والتسلق والتزحلق · وفى المناطق الجبلية كثير من الأماكن التى تعد لهذه الأغراض ، مع ملاحظة أنه حيث توجد قطاعات

من حقول الفحم أو التعـدين وبالتالى النقـل والضوضـاء تختفى الوظيفـة الترفيهية • فى تلك المناطق تكفى بضـعة فنـادق لكى تصـبح مدينة جبليـة صـغيرة winter sports centre • لـكن هـذا لا يـكفى ، بل لابـد مـن مراكز تموين واحتشاد واعداد تخـرج منها السـياحة الجبلية للتغلغل فى المنطقة • فتتحول « مراكز الأساس » هذه الى مـدن حقيقية ، ولابد لهـا من المواقع الممتازة ، عادة فى مقدم الجبل •

ويمكننا أن نمثل لهذا بدراسة تفصيلية لستيفن جونز Stephen B. Jones عن منـاطق السياحة الشهيرة بانف وجاسـبر Jasper - Banff ، فى الروكى الكندية التى تعتبر من أجمـل منـاطق السـياحة فى العـالم • فلما كانت السـياحة تـأتى مـن الشرق ، لأن الغـرب جبلى بطبيعته كمـا فى كولمبيـا البريطانية ولا يحتاج الى الانتقال ، فـان هنـاك سلما ثلاثى الدرجـات مـن المـراكز السـياحية • ففى النطـاق الشرقى من الروكى حيث الحـركة والمواصـلات والموقع الميسـور نظرا للانخفـاض النسـبى ، تقـوم « مـراكز الأسـاس headquarters resorts » ، وهى الأقرب شبها بالمدن وقد تظل مشغولة طول العـام ، ويمـكن فيها تعـدد وسـائل الترفيه والرياضـة مـن الملاعب والملاهى ••• الخ • ويمثل هـذا النوع بانف وجاسبر • ثم هنـاك الى الغرب نطاق أوسط أكثر ارتفاعا ووعورة وروعـة فى مناظره الطبيعية ، والمراكز هنا صغيرة متطوحة وكل وظيفتها أن تكون هدف المغـامرة السياحية ، ولذا تسـمى « مراكز الأهـداف objective resorts » • وأخيرا الى الغرب تنخفض الجبال وتقل روعة اللاندسكيب ويشـق الوصـول ، ولهـذا تنـدر المراكز السياحية وتصبح غير مطروقة : أنهـا « المراكز الجانبية wayside resorts » ...

هكذا اذن كقاعدة عامة تخلق السـياحة الجبليـة قـرب أقـدامها أو

مقدمها مراكز مدنية حقيقية • من مراكز الأساس هذه فى أوربـا : ساموذ Chamonix فى وادى الآرف Arve ، حيث تمون كل فنـادق وفيلات منحلف ـمـون بلان الهـامة فى السياحة الجبـلية • وهنـاك Tatranska Lomnica • Zakopane على جانبى منطقة تاترا Tatrys فى بولنـده وتشيكوسلوفاكيا عـلى الترتيب • سالتزبورج وبرختســجادن Berchtesgaden فى الألب الشرقيـة ، انترلاكن وتزرمـات Zermatt فى سويسرا ، وانسـبروك فى النمسا ، وكورتينا دامبتزو Cortina d'Ampezzo فى ايطاليا • وفى سويسرا وحدها ٧٠ مركزا من مراكز الرياضة الشتوية •

مدن المصايف البحرية

summer seaside resorts • هـذه ظـاهرة حديثة جـدا نسـبيا ، اذ لم تقـدر الأهمية الصحية للسـباحة وماء البحر الا منـذ القرن ١٨ • وفى القرن ١٩ روجت لها المهنـة الطبية ، فتحـول الاهتمام من الميـاه المعـدنية الى ميـاه البحر ، وقادت الملكية والأرستقراطية فى انجـلترا خـاصة هـذه « الموضة » • واتفق هذا زمنيـا مع الانقـلاب الصناعى وظهور مـدن الفحم الخانقة من ناحيـة ، وانقـلاب المواصـلات الحـديدية من ناحيـة أخـرى ، وانتشار الأمن على السـاحل الجنوبى الانجليزى بعـد الحروب النابليونية من جهة ثالثة ، وارتفـاع مسـتوى الدخل والمعيشـة والرفاهيـة عـامة من جهة أخرى • وكانت النتيجة أن ظهرت كمصحح وكرد فعـل ونتيجة مبـاشرة للعصر الصناعى فى بريطانيا التى تمتاز بسواحل مترامية من كل ناحية ظهرت فئة جديدة ، متخصصة جـدا من مدن « البـلاج » أو الشـواطىء على نطاق ليس له الآن مثيل فى أى بلد آخـر • وأصبحت مصايف الشواطىء « عبـادة » cult تقليـدية ، وأصـبح نبض سـكان المـدن بين الداخـل والساحل ، فى حركة كالمد والجـزر تنتظم ملايين السكان سنويا ، ظاهرة هـامة مثيرة واسعة النطاق جدا •

وربما كانت مدن المصايف البحرية لهذا كله أهم وأشيع أنواع مدن الترفيه • واذا كانت مدن المشاتى الساحلية قاصرة على نطاقات عرضية مركزة معينة ، فان مدن « حمامات البحر » هذه عالمية تقريبا ، فلكل بلد شواطئه ومصايفها • واذا كانت المشاتى الساحلية بالضرورة من مدن السياحة ، فان مدن السياحة هذه villes balnéaires ، هى من « مدن العطلات » ، ولذا فهى تتلقى مختلف المستويات الاجتماعية والاقتصادية وتأخذ نمطا موسميا فصليا أشد وضوحا • وهذه المدن تلعب فيها حرفة الضيافة وبيوت الضيافة guest houses دورا بارزا حتى سميت مع غيرها من مدن الترفيه « بمدن البنسيونات pensionopolis ».

ويتطلب المصيف عادة موضعا يتوفر فيه شاطىء متدرج رملى ناعم نظيف • ولهذا تلعب فيه التعرية والارساب دورا هاما ، مثل رأس البر وبورسعيد • وتنمو المصايف عادة كالشريط الضيق على طول الجبهة المائية ، ولهذا تكثر ظاهرة التحامها ببعضها البعض مثلا برايتون — هوف Hove ، Mers—Tréport ومواضع المصايف نوعان : الأول قديم موروث غالبا من ميناء صيد صغيرة قد يكون بعضها بدأ بداية متواضعة قبل العصر الحديث حين كان البعض يذهب اليه ويقيم فى حجرات من أكواخ الصيادين ، ثم نجح فنما • مثال ذلك برايتون ومارجيت Margate ، هستنجز ، وويمث Weymouth ، وأوستند • والنوع الثانى جديد صنع لخدمة مراكز هامة مثل لى توكيه Le Touquet وسوث اند Southend ، وبلاكبول ، Paris - Plage ، Stella - Plage .

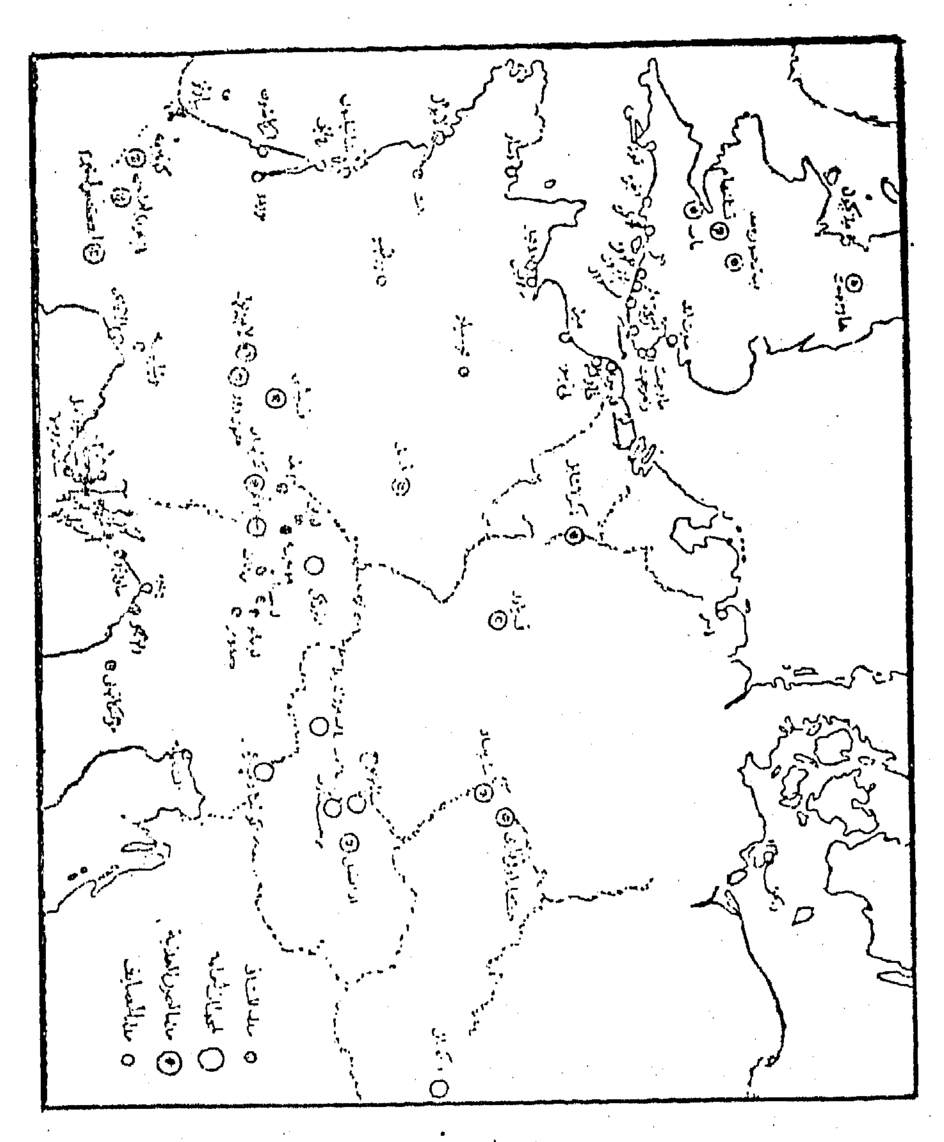
اذن فليس هناك نقص فى الغالب فى المواضع الصالحة ، ولهذا فالمهم هو الموقع ، الموقع بالنسبة لكتل السكان الكبرى • فلما كانت المصايف أساسا من مدن العطلات ، فلا ينبغى لها أن تبعد كثيرا عن

مدن المصدر . ولهذا تتعدد مواقع المصايف بحسب تعدد المدن ومراكز العمران الداخلية . فأحيانا تجد المدينة بلاجاتها عند أبوابها : مثل ريجا والاسكندرية . ولكن الغالب أن لكل مدينة داخلية البلاج المقابل : ليل لها Malo - les - Bains ، Wimsreux ، ولنانت La Baule ، وبواتييه Chatelaillon ، وبوردو Arcachon ، Royan ، ، مونبيلييه لها Palavas .

على أن هذه حالات فردية صغيرة ، ويمكننا أن نميز بوجه عام بين نوعين من أصول المصايف : فهناك تقريبا مصيف أو أكثر لكل حقل فحم رئيسى كثيف السكان ، ثم هناك لمعظم العواصم الكبرى مصايفها المجاورة . فهناك بلاكبول لخدمة حقول فحم لانشكير Whitley Bay لحقول يوركشير ، بينما خلقت لندن حولها نطاقا كاملا : سوث اند ، مارجيت ، رامزجيت ، هستنجز ، ويمث ، ايستبورن ، برايتون . وبالمثل خلقت باريس فى شرق نورماندى سلسلة : تروفيل Trouville ، دوفيل Deauville وفى بريتانى : دينار ، لابول ، وفى بيكاردى Paris-Plage . وفى المانيا حيث الساحل رملى منخفض تكثر المصايف . ومناخ مصايف ساحل بحر الشمال اعدل من مصايف ساحل البلطيق ، ولكن بحسب الموقع ترتبط الأولى بحقول فحم الراين ، بينما ترتبط الأخيرة خاصة مصيف Rugen بكتلة سكان العاصمة برلين .

ولكن الموضع والموقع لا يحددان دائما أهمية المصايف . بل لابد من دفعة الدعاية والموضة . فبعض المصايف تنجح بفضل جهود شركات السكك الحديدية فى جذب الناس اليها - بل هى أحيانا من صنعها . أما الموضة فهى من وضع الحكام والأغنياء ، ففى انجلترا يرتبط اسم جورج الثالث بويمث ، والأميرة كارولين بسوث اند ، وبرنس

أوف ويلز ببرايتون ... وهكذا . ومن المصايف الشعبى والراقى ، وعادة ترتبط الأولى بحقول الفحم والثانية بالعواصم ، كما يبدو الفارق ـ الى جانب طبقة الرواد ـ فى تركيب المصيف وامكانياته . قارن مثلا برايتون ببلاكبول ، ففى الأولى تكثر الفنادق وتقل بيوت الضيافة ، والعكس فى الثانية .



شكل ٣ ـ بعض مواقع الوظيفة الترفيهية

فاذا نجح المصيف أمكنه أن يحقق أحجاما كبيرة ٠ والمثل الرئيسى فى انجلترا هو برايتون ٠ فبفضل قربها من لندن ـ حتى أصبحت بمثابة « لندن على البحر London-by-the-Sea » ـ نمت من قرية صيد آسنة تعدادها ٢٠٠٠ نسمة فى ١٧٩٠ الى ٢٥ ألفا فى ١٨٣١ ، الى ٤١ ألفا فى ١٩٣١ ، حتى وصلت الى ١٦٠ ألفا اليوم ، هذا بينما نمت توأمها هوف من ١٠٠ نسمة فى ١٨٠١ الى ٦٥ ألفا اليوم ، ويمكنهما معا أن تستوعب ٢٠٠ ألف من الرواد فى أى وقت ٠ وقد أصبحت برايتون « منامة dormitory » لكثير ممن يعملون فى لندن ٠ مثل آخر أتلانتيك سيتى فى نيوجرزى ، التى بفضل موقعها من كتلة السكان فى شمال شرق الولايات ، تفخر بأنها أكثر مصايف العالم استقبالا للرواد ٠ فالمدينة كان تعدادها حتى ١٩٣٦ نحو ٦٦ ألفا ، وصلت الى ١٠٥ آلاف فى ١٩٥٠ ، كانت تستطيع أن تستقبل ٣٥٠ ألفا دائما ، ويزورها سنويا أكثر من ١٠ ملايين نسمة ٠٠

الفصل السادس

الوظيفة الدينية والثقافية

الوظيفــة الدينيــة

الـــدين والمـــدن

العلاقة بين الوظيفــة الدينيــة وحيــاة المــدن عـــلاقة قديمة وثيقــة ، فالــدين بطبيعته عملية جمـــاعية ، ولابد من التركز النووى · ولهـــذا كان الدين عامـــلا اســاسيا فى نشأة كثيــر من المـــدن · وكلما ضربنـــا أبعد فى التــاريخ ، كلمــا اشتدت هــذه العـــلاقة · فعنــد الســومريين ـ كما يرى البعض ـ لم تؤسس المدن لا للحكم ولا للتبادل وانما للعبــادة · فالمدينــــة نطــاق مقــدس · كذلك فللمـــدن صــبغة دينية عنــد الأشـــوريين والمصريين · ففى مصر كانت تسمى بأسماء الآلهة : مثـــلا بوصير ، بوبســـطة ، برمانتو Permantou (= بيت أوزيس ، بيت بسط ، بيت منتو على الترتيب) ونوت آمون (مدينة آمون) · وحين أتى الاغــريق لم يفعلوا سوى أن أحلوا أسماء الآلهة الاغريقية : أبولينوبوليس ، وأفروديتوبوليس ··· الخ · وفى اليونان نفسها بدأت أثينا كمعبد للالهة أثينا ·

وفى العصور الوسطى فى أوربا لم تفلت مدينة تقريبـــا من الأصـــل الدينى ، وكانت المدن مراكز اشـــعاع ونشر المسيحية فى الوسط الوثنى ، فكانت المدن تقابل بالريف كنقيضين دينيين · من هنا كانت urbanı هى المدن التى اعتنقت المسيحية ، بينما pagani (paiens ومنها pays الريف) هى الريف الذى لم يزل وثنيا · بل ان الذى حفظ تقليد المدن لأوربا خـــلال فترة العصور الوســطى المظلمة وأعاد بناءهــا بعــدها هى الكنيسة ، اذ لم يستثن انحــدار الحضارة واندثار المدن الا النــوايا الكنسية التى ظلت تجمــع

بعض السكان حولها حتى عادت الى النمو بعد النهضة . وقد كانت هـذه القطاعات أو الزوايا الكنسية تسمى cité ، ولكن الكلمة وسعت فيما بعد لتشير الى المدينة كلها . ومن هنا كلمة مدينة فى اللغات الأوربية : cité city ، ciuded citta ، Stadt ، وحتى الآن لازال الأساس الدينى هو أساس التفرقة فى انجلترا بين city ، town ، فالأولى ما كانت مركزا لأسقفية وبها كاتدرائية ، والثانية ما ليست . هذا وقد كان لكل مدينة قديسها الحامى . وفى فترات الاضطرابات والاضطهادات الدينية ظهرت مدن للحماية والالتجاء الدينى ، كمجموعة مدن Salvetats Sauvetés مثلا .

أما الاسلام فهو على وجه اليقين خالق للمدن بدرجة أكبر من المسيحية كما يقول ديفونتين ، وكان بناء للمدن أيضا كما يقول بيير جورج :
«Mais l'Islam a été aussi un batisseur de villes.»

فالدين لا يمارس بحق الا فى مدينة ، والجمعة من التجمع وله ، بينما التبعثر قد يؤدى الى التهاون والابتعاد ، ولهذا انتقدت السكنى المبعثرة : « ساكنو الكفور ساكنو القبور » . وقد تحول اسم يثرب بعد الاسلام الى المدينة ، وهو اسم علم واسم نوع معا . وقد كان المسجد أول أساس يقام فى المدينة الاسلامية الجديدة .

هكذا فى كل العصور كانت فترات النشاط المدنى هى فترات الانتفاض الدينى ، وعلى العكس كانت المناطق التى تأخرت كثيرا فى حياة المدن هى التى تأخرت فى التطور الدينى : كالبربر القدماء ، الكلت ، والجرمان ، والألبانيين ، واليابان - والأخيرة بعكس الصين . وحتى عصرنا الحالى نلمس الأثر المدنى للدين . ففى البرازيل التى هى جبهة ريادة ضخمة تستعمر بأبعاديات شاسعة fazendas ، أى بنمط مبعثر من السكنى ،

قام فى كل اقليم كنيسة مركزية وانشأ كل مزارع fazendeiro لنفسه منزلا صغيرا حولها لقضاء يوم الأحد فقط «casa do domingo» • من هنا اسم « مدن الأحد » ville de dimanche ، ومن هنا أيضا تواتر أسماء المدن الدينية: Nattvidade ، Piedade ، Bons Jesus ، Divinopolis. وبالمثل كان أصل مدينة Gammelstad فى شمال السويد • من كل هذا نجد أن المدينة مدينة للدين بأصولها فى كثير من الأحيان ، وأن الشيوخ والأنبياء ، وليس فقط الملوك والحكام ، كانوا من زرعة المدن •

ولكن السؤال انما هو الى أى حد تعد الوظيفة الدينية خلاقة للمدن ؟ نميز بين درجات ثلاث : فعند القاعدة لا يكون الدين الا مناسبة لنمو حياة المدن ، وهذه أكثر الحالات شيوعا • ففى العصور الوسطى كانت الكنيسة وكانت الأديرة لا تلبث أن تجتذب اليها التجار والحرفيين والصناعة فتنمو المدينة حتى تطغى على الأصل وتغرقه • ويمكن التعرف على كثير من هذه الاحالات فى أسماء المدن التى تحمل مقاطع moutiers ، münster ، minster • وفى العالم الاسلامى أنشأ الاسلام مدنا عديدة كثيرة لتكون قواعد وعواصم ، فكان الأساس فيها دينيا ، ولكنها انقلبت الى مدن اقتصادية عموما كالفسطاط وبغداد • وفى الدرجة الثانية تظل النواة الدينية محتفظة ببعض الأهمية فى المدينة على شكل قطاع أو اسفين دينى هام فى نسيجها ، مثل تل فورفيير Fourvières فى ليون حيث تتكاثف كوكبة متراصة من الأديرة والصوامع والملاجىء على شكل مدينة داخل المدينة بحق • وأخيرا وفى القمة نجد المدن التى ظلت الوظيفة الدينية فيها كل شىء ومبرر الوجود ومحور النشاط ، وهذه هى القلة المحدودة مثل القدس ومكة والمدينة ومدن التبت ومدن الأديرة والحج الصغرى •

مواضـــع المدن الدينيـــة

ليس للمدن الدينية مواقع ، ثمة فقط مواضـع ، ومواضـع خـارقة • فمواضع الوظيفة الدينية لا تخضع للمنطق الجغرافى ، وانمـا هى تفلت من كل حتم جغرافى • فهى تتحدد بأحداث أو رؤى أو معتقدات أو خرافات دينية ، أى عوامل عاطفية غير تعقلية ، « عوامل ميتافيزيقية » ، ولكن لها رغم ذلك انتخابها المكانى أو الفيزيوغرافى •

فلقد يتحـــدد الموضع حينـا بمسقط حجر مقـدس ، كالحجـر الأسود فى مكة حيث نشأت مدينة فى « واد غير ذى زرع » ، أو بموضع رؤيا مثـل كهف لـورد Lourdes ، أو بمدفن شيخ مثـل سيدى منصور قرب سفاقص ، أو بمحط طير كما فعل Seleucus حين أسس اللاذقية Laodicée ثم سلوقية Seleucée ، وكما حدث فى حالة الفسطاط • وقد يتحدد « بصورة » جغرافية مثلما تحدد موضع تريشينوبولى Trichinopoli فى الهند على صخرة ضخمة تشبه البقرة ـ التى يقدسها الهندوس ، أو بموضع مقدس مثل البحيـرة فى أمريتسار ، ومثل موضع بنوم بنه فى كمبوديا حيث كشف فيضان مخـرب فى القرن ١٤ عن تمثال دفين لبوذا •

وكثيرا ما تنتخب مواضع متطوحة منعزلة أو مرتفعة ، وخاصة للرهبنة فى الأديرة والصوامع والخلوات : كثنـايا الغـابات مثل سـانت جالين St. Gallen وسان كلود Saint Claude أو على جزر فى وسط منـاقع مثـل Saint Omer أو على رؤوس مثـل Brieuc ومـالو • أو فى الصحراء المعزولة كما فعل المصريون أيام الاضطهاد الدينى ، وكما فى وادى النطرون ، أو كالسنوسية فى الكفرة •

وكثيرا - بل ما أكثر - ما كانت تنتخب للأديرة مواضع كالتلال المرتفعة ، اذ كان لها ميزة دينية فى البعد عن الحياة الدنيا ، ولهذا نجد الموضع التلى فى مئات من أديرة أوربا · وهذا ما نجده فى مدينة كاسّل وبرجامو ، كما كانت « ابر Aiguilles منطقة Puy du Dôme جاذبا قويا للرهبنة وخالقة لكثير من المدن · وفى مصر كانت مرتفعات سيناء ووادى النطرون دائما هى مركز الأديرة الكبيرة · من كل هذا يتضح أن الموضع الدينى يتعارض غالبا مع المنطق والمزايا الجغرافية ، وأحيانا بصورة صارخة ، أو كما يعبر ديفونتين بقوة :

«..même parfois des contresens physiques, il y a beaucoup de villes dont le site est un scandale géographique, par soumission à des facteurs religieux»

انواع المدن الدينية

يمكن أن نميز بين خمسة أنواع من المدينة الدينية : مدن الحكم الدينى ، والمدن التذكارية أو الرمزية ، ومدن المدافن ، ومدن الأديرة ومدن الحج ·

١ - مدن الحكم الدينى · فأما مدن الحكم الدينى فتبدأ بصبغة دينية سياسية معا وقد تحافظ على العنصر الدينى أو تفقده - مثل روما ولاسا والقيروان وفاس وبغداد والعواصم الاسلامية المختلفة الأخرى والقسطنطينية وسولت ليك سيتى مدينة المورمون Mormons الأمريكيين · ومن أبرز امثلة مدن الحكم الدينى المعاصرة الرياض التى انشأتها الحركة الوهابية وأصبحت اليوم من أكبر المدن فى السعودية (١٥٠ ألفا) ·

٢ - المدن التذكارية: أما المدن التذكارية memorial أو الرمزية

فهى تذكار يرمز الى دور دينى هــام مثل مدن فلسطين القــدس symbolic وبيت لحم والناصرة Nasareth .

٣ _ مدن الأضرحة ٠ امــا مــدن الأضرحة shrine cities ففئــة واســعة الانتشار ميزها راتــزل من قــديم ، ونواتها قبر شــيخ أو قــديس لا يلبث أن ينجذب النــاس اليه فتقوم المدينة ٠ ومن الأمثــلة الهــامة سلسلة المدن الصغيرة الساحلية على حدود مصر الغربية التى تكونت حــول مدافن بعض الأوليــاء والشــيوخ الذين ماتوا فى طريقهم من المغــرب الى الحــج ، مثل سيدى برانى وسيدى منصور قرب سفاقص ٠ وربمــا امــكن اعتبــار طنطا من مدن الأضرحة كما هى من مدن الحج ٠

٤ _ مدن الاديــرة ٠ عــلى أن أهم فئــات المدن الدينية هى مدن الأديرة ومدن الحج ٠ فمدن الأديرة يقابلها فى الاســلام مدن الزوايا ٠ وليســت الرهبنة أو التصوف بوظيفة مــدن ، بل هى تهــرب من المــدن الى العــزلة الجبلية أو الصحراوية أو الغابية أو المســتنقعية او الكهوف ٠٠ الخ ٠ ومــع ذلك فالدير أو « الخــلوة » أو « الزاوية » تجــذب حولها الاتباع والمريدين ، فيتبعهم أصحاب الخدمات والحــرف الضرورية ، فتنشأ فى النهــاية مدينــة الدير أو الزاوية ٠

فمن مدن الأديرة وجدنا سان جالين فى الغــابة ، وسانت أومــر فى المستنقع ٠ وفى سواحل بريتانى الجــدباء الطاردة حيث لم تظهر مدن منــذ بداية التاريخ . كانت أول شــبكة مدن هى مدن الأديرة التى انشــاها الرهبان الايرلنديون فى القــرن ١١ والتى أهمها Malo, Breiuc ٠ ولقد كانت الأديرة كثيرا ما تجمــع بين الرهبنة والحرب ، ولهذا انشأت الطــوائف Orders الدينية المحاربة المختــلفة كثيرا من مدن الأديــرة _ الحصــون مثل التمبلرز والاســبتارية Hospitallers, Templers ، ومثل الفرسان التيوتون خاصة

حيث أنشأوا فى شرق المانيا مدنا هامة بين ١٢٥٠ ، ١٣٥٠ مثـل كونجسبرج وممل وريجا وليباو ٠

واذا كانت مـدن الأديـرة قد بدأت بعيـدا عـن العمـران ، فانها فى القـرون الأخيرة بدأت تقترب من المـدن القائمة ، فتنشـأ خـارج أسـوارها عـلى شكل « ضاحية » foubourg دينية مستقلة ، لم تلبث أن ابتلعت فيمـا بعد ، ولكن تظل واضحة من أسمائها ، مثـل فوبور سان جرمان ، فوبور سان أونوريه الخ فى باريس ٠

لكن أهم سلسلة معاصرة من مدن الأديـرة هى بالتأكيد ما فى التبت — اللامـات — حيث لا توجد مدن سوى مجتمعـات الأديرة والصـوامع ، وحيث لا تزيد ضاحيـة السـكان العلمـانيين عن أن تضـم عبيدا أو توابـع للأديرة ٠ أما مدن الزوايا فمتعـددة فى الصحارى العـربية ، وكثير منهـا كان يقوم للعبـادة والتصوف وبعضـها للغزو والجهاد مثل زوايا السنوسية فى الجغبـوب وسـيوة والكفرة ، ومثـل « الرباط » فى المغـرب التى كان « يرابط » فيها الشيوخ المجاهدون (« المرابطـون » الذين انشأوا فيما بعـد دولة المرابطين) ، ويقـابل الرباط فى تونس « المحـرس » ٠ وكثير مـن مدن شمال افريقيـا خاصـة المغـرب وتونس ، وحتى فى صـقلية ومالطـة تدين بأصـولها لهـذه البداية : مثـل مدينـة « الرباط » وتازة فى المغـرب وسوس وموناستير فى تونس ، وفى مالطة توجـد الآن مدينة صـغيرة تسمى Rabato هى فى الواقع « رباط » قديم ٠

٥ — مدن الحج ٠ أما مدن الحج فهى أقـل عـددا من مدن الأديرة ، ولكنها أكثر أهمية جدا ٠ والحج ظاهرة واسـعة النطاق ، ولكنهـا لا تخـلق دائما مدنا ٠ فمنطقة فاطمة Fatima — « لورد » البرتغـال — لا زالت قرية فى وسط شبه صحراوى برغم أهمية الحج اليهـا ٠ وبالمثـل ليسـت

الجغبوب مدينة حج هامة ٠ ولكن الأغلب أن الحج يخلق مدنه ٠

ومن حركات الحج تيارات ضخمة جدا ٠ مثلا يحج الى لورد سنويا ١٫٣ مليون ، والى Lisieux في البرانس نحو المليون ٠ والى تشنستوشوفا Czenstochowa في بولنده حج ¾ مليون في شهر واحد ـ حتى ان اسم المدينة يعني « المكان الذي كثيرا ما يختفي » ! والى مكة يحج نحو ٣٠٠ الف سنويا ٠ والى مدن الجنج يحج ١٠٠ الف الى هراوار Harawar ، ومثل ذلك الى الله أباد ، ونحو ٣٠٠ ـ ٤٠٠ الف الى بنارس « لوتس الدنيا » ٠ والى جوا مدينة ضريح قديس كاثوليكي ، يحج في أسبوع عرض جثمانه نحو ٥ ملايين نسمة ! والى Isa قرب ياماتا في اليابان يحج سنويا ½ مليون ، بينما كان يحج الى كييف اكثر من مليون نسمة ٠ والى بوبسطة كان يحج ٧٠٠ الف في العام كما يذكر هيرودوت ٠ وقد قدر أن طنطا ـ مكة مصر ـ تستقبل سنويا في الوقت الحالي ½ ـ ¾ مليون في أسبوع المولد ٠

فالحج اذن ينتظم حركات سكانية ضخمة ٠ ولا تتناسب ضخامة التيار عكسيا مع المسافة بالضرورة ، بل أحيانا العكس ٠ فمن تحليل ارقام لورد ومكة يتضح أن أبعد الجهات هي أكثرها ارسالا ، فاكثر الحجاج الى مكة من طرفي العالم الاسلامي جاوه والسودان المغربي ، واكثر الحجاج الى لورد من اقصى شمال فرنسا ـ ليل ٠

على أن مدن الحج اذا كانت تستقبل هكذا طوفانات من السكان العابرين floating pop. فان احجامها عامة بسيطة مع ذلك ٠ فمثلا عدد السكان المقيمين في Lorette قرب روما ٣ آلاف ، بينما Lujan في الارجنتين ١٠ آلاف ، ولم تزد سان جاك دي كومبوستيل Compostelle عن هذا في أوجها ، أما ليزييه فلا تزيد عن ١٥ ألفا ، وبالمثل لورد ٠ واذا كانت

تشينستوشوفا تـزيد عن ١٠٠ ألف فهذا لأن الصناعة الكبيرة قد استقرت بها • ومع ذلك فهنـاك مدن حج كبيرة الحجم : مـكة ١٥٠ ألفـا أو أكثر الان ، بينما بنارس التى تعد المدينة الدينية المطلقة الوحيـدة فى العـالم تصل الى ٣٠٠ ألف •

وأهم خصائص مدن الحج بعـد هذا هو اللاندسكيب المـدنى الـدينى • فكثير مـن هـذه المـدن يتـألف من مئـات بـل آلاف من المنشـآت الدينيـة المختـلفة ، فتبـدو كغابات كثيفة من الكنائس او المـآذن ، وقد تكون شوارع أو أحيـاء برمتها دينية بحتـة • وفى اكسـوم مدينة اثيوبيا المقدسـة اكثر من ٣٠٠ كنيسـة وصومعة ، بينمـا بنارس ٢٠٠٠ صـومعة ونصـف مليـون تمثـال !

أمـا السـكان فيبـدون خصـائص فريدة غـالبا • فاغـلب اسـكان المقيمين من رجال الدين • وغالبا مـا يـكون التركيب الجنسى أو القـومى عالميـا cosmopolitan سواء فى السكان العابرين أو الدائمين ، كما هو الحـال مثلا فى مكة حيث غير العـرب الذين اسـتقروا من هنـود وجاويين وزنوج وصوماليين وسودانيين اكثر من العـرب • وبالمثـل القـدس • وقـد يخـلق هذا أحيـانا أسافين قوميـة ، مثل النجف وكربلاء التى هى الى حـد بعيـد جيـوب فارسية فى المحيط العـراقى السنى ، وكان يدخلهـا سـنويا نحو ١٠ آلاف طالب دينى ايرانى •

وقد يكون السكان من دين واحـد أو أكثر • فالقـدس ملتقى الأديان الثـلاثة ، أما الأراضى المقدسة مكة والمدينة فمحـرمة عـلى غـير المسلمين ، وكذلك أجزاء من مشهد ، بينما يحـرم على اليهود أحياء من مدينة فلنا • وقد ينصرف التحـريم الى النسـاء ، وهنا يختـل الميزان الجنسى فى تركيب السـكان : كما فى دبـرا ليباناس Debra Libanas المدينة المقدسـة

باثيوبيا حيث لا يتجاوز عدد الاناث مائة من الخادمات مقابل ٦٠٠٠ ساكن ٠ وكثيرا ما يكون التركيب البيولوجى للسكان غريبا شاذا : فيسود العجزة والشيوخ المسنون ، وبعضهم يقصد الموت فى المدينة المقدسة بالذات ! كما يسود المرضى من كل نوع ممن يأملون الشفاء ! كذلك ترتفع بصورة دائمة نسبة العناصر الطفيلية من السائلين ٠

أما من الناحية الوظيفية فالمدينة تعتمد أساسا على حرفة الضيافة والفنادق ، فقد يكون حى كامل أو كل بيوت المدينة منصرفا الى هذه التجارة المربحة ٠ والمدينة الدينية مغناطيس للتجارة دائما ، ولهذا تتحول مدينة الحج الى سوق تجارية نشيطة جدا ، كما فى مكة وقوم ومشهد والقدس ٠٠ وتكثر فى هذه التجارة تجارة وصناعات الهدايا والتذكارات الدينية بأنواعها العديدة ٠

ولكن مشكلة مدينة الحج الحقيقية هى التموين : فمعظم المدن الدينية تقع فى مواقع وبيئات ضد مدنية كما رأينا ، ومع ذلك تشهد فيضانا بشريا ، فأزمة تموينية فى الموسم ٠ لهذا يعتمد على استيراد كل الحاجيات تقريبا من الأطعمة ، والماء غالبا ٠ وهى لذا مناطق غلاء شديد فى الغالب ٠ وفى معظم هذه السمات تشترك مدن الحج مع مدن الترفيه والمدن الصحية ـ فكل هذه خصائص المدن المؤقتة بالضرورة ٠ والواقع أن مدينة الحج الدينية هى أقدم أنواع المدن المؤقتة على الاطلاق ٠

الوظيفة الثقافية

الوظائف الثقافية قريبة من الوظيفة الروحية الدينية ، ولكنها أقل اهمية فى جغرافية المدن ٠ ويمكن أن نفرق فيها بين مدن الجامعات ومدن الفن ٠

مـدن الجامعات

بدأت الوظيفة التعـليمية فى ظل الدينية ، فكانت الجامعـات مؤسسات دينية ، ولا زال لبعضها هذه المسحة مثـل لوفان · وفى العـالم الاسـلامى كانت الجامعات دينية ، كالأزهر والزيتـونة فى القيروان · على أن الجامعات بعد أن استقلت عن الدين تقع جغرافيا فى فئتين : جامعـات المـدن ومـدن الجامعات · فعن الأولى ، فان كل المـدن الكبرى تظهـر فيها لا مفـر مدينـة الجامعة ، وأحيانا تتصـارع فيما بينها على الانفـراد بالجامعات · وفى هذه الحالات غالبا ما تمثـل الجامعـة « مدينة داخـل المدينة » · فمثـلا فى باريس هناك « الحى اللاتينى » ، وفى لندن بلومزبرى Bloomsbury · ولكن الجامعات هنا تعانى من مشاكل خطيرة هى استحـالة النمـو والتوسع ، خاصـة أن أراضى الجامعـات شاسعة بالضرورة ، مـع غـلاء الأرض ، وعـدم توفر الهدوء ، حتى لتضـيع المدينة الجامعية فى زحمـة المدينة المتروبوليتانية التى تبتلعهـا ·

أما مدن الجامعات فالجامعـة فيهـا الاصل والكل · فهى المدن التى تخلقها الوظيفة التعليمية بمعنى الكلمة · ومن اقدم امثلة هذه الفئة اكسفورد وكمبردج فى انجلترا ، وهيدلبرج ويينـا وجوتنجن فى المانيا ، وابسـالا ولوند فى السويد ، وتارتو فى استونيا وسلامنكا فى اسبانيا · ولـكن اكبر نسـل لهذا النوع نجـده فى الولايات المتحـدة : برنسـتون ، ان اربـر Ann Arbor متشجان ، هارفرد ، كورنل ··· الخ · وكل هذه مـدن صغيرة ريفية عادة ، ولكن الاتجاه اليها هو فلسفة حديثة تناظر اتجاه العواصم الحـديثة الى المدن الصغرى الجديدة ، ولاسباب لا تختلف كثيرا · فمـدن الجـامعات تتخلص من مشاكل جامعات المدن ، من الزحمـة والضوضاء وارتفاع اثمـان الأرض والنمـو العشوائى المشتت ومشـاكل المواصـلات وتجـد بيئة صـحية هـادئة ·

وفى مدن الجامعات تصبح الجامعة هى محور الحياة الاقتصادية للمدينة · فعدد سكان الجامعة هم أغلب سكان المدينة ، وفصل العطلة هو « الفصل الميت » فى اقتصاديات المدينة ، ونمو حجم المدينة هو نمو عدد طلبة الجامعة · ولذلك فمعظم هذه المدن من حيث هرم السن تعد من « مدن الشباب » ·

نمو عدد طلبة الجامعة وسكان المدينة فى آن آبر ، جامعة متشجن :

السنة	سكان المدينة	عدد الطلبة
١٨٨٠	٨١٠٨	١٥٣٤
١٨٩٠	٩٤٣١	٢٤٢٠
١٩٠٠	١٤٥٠٩	٣٧١٢
١٩١٠	١٤٨١٧	٥٣٨١
١٩٢٠	١٩٥١٦	١٠٦٢٣
١٩٢٧	٢٨٤٩٣	١٢٥٩٥

مدن الفن

قد يخلق النشاط الفنى بعض المدن الصغرى ، أو يخلق نواة مغروسة فى المدن الكبرى · فهناك مدن المتاحف museum cities ، وهى أيضا من مدن السياحة ، مثل بروج وكركسون وشارتر وروما والبندقية وفلورنسه وكثير من المدن الايطالية الأخرى ، وقرطبة ، وأثينا · وهناك مدن الأضرحة الفنية shrine cities ، مثل ستراتفورد ـ أون ـ أفون (شكسبير) ، فايمار · وهى ما كانت لتقوم لولا هذه الصفة التى تجذب اليها تيارات الزائرين وتشكل النشاط الاقتصادى للمدينة · وهناك أخيرا مدن المهرجانات الفنية shrine cities ، مثل بايرويت مزار عشاق فاجنر ، ومثل أوبر أمرجاو Oberammergau حيث يقام قداس المسيح فى الجبل ·

خاتمـــة

تفـاعل الوظائف

فى دراسة النوعية الوظيفية functional typology السابقة ، عزلنا كل وظيفة وعالجناها على حدة كما لو كانت تحت ناقوس زجاجى مفرغ • ورغم أن هناك مدنا تستغرقها وظيفة واحدة الا أن هـذا نادر جــدا ، والأغلبيــة الساحقة تتعدد فيها الوظائف • ولهذا ينبغى أن نتعرف على تفــاعل الوظائف وتوازنها : لا فى المكان فقط ، وانما فى الزمان كذلك ، أى الاتجاهات العامة فى تطورها بالنسبة لبعضها البعض • ويمكن أن نحدد بعضا من هذه القواعد العامة أو المبادىء التى تحكم « مجتمع » الوظائف •

١ ـ **النشأة والانقراض :** واضح فى التطور التــاريخى أن ثمة وظائف قديمة انقرضت بينما نشأت أخرى حديثة • فالوظيفة الحربيــة التى هى من أقدم ـ ان لم تكن أقدم ـ الوظائف ، والتى كان لها دور ضخم فى تفسير شبكة المدن القديمة والوسيطة ، قد انقرضت أو كادت ، واصبح تمثيلهـــا قاصرا على بضع نقاط مبعثرة متفرقة • وعلى العكس من هذا استجدت فى الفتــرة الحديثة الصناعية فئات جــديدة من الوظائف التى انتشرت سريعــا بصورة انفجارية ، كالوظائف الصناعية ، والترفيهية خاصة ، وليس من الصدفة ارتباط الاثنتين فى النشأة والانتشار •

٢ ـ **توارث الوظائف :** رغم انقـــراض بعض الوظائف ، فليس مــن الضرورى أن تنقرض المدينة التى كانت مرتبطة بهــا • فان المدينة بعــد أن تدعوها وظيفة ما الى الوجود ، تصبح رأس مال ثابتــا ليس من السهل تركه ببساطة ، بل يحاول أن يغرى وظيفة أخرى على استثماره وتوظيفه • فتظهــر

وظيفة جديدة ترث القـديمة المنقرضة ، حتى ولو لم يكن الموضـع أو الموقع أنسب ما يكون للوظيفة الجديدة • ولابد فى هذه الحال من تعـديل وملاءمة فى بناء المدينة لتستقبل الوظيفة الجديدة ، ولكن يندر أن يطمس هذا التحوير تماما المعالم الدالة على الوظيفة القديمة • فقانون المدن عـامة هو المرونة والتلاؤم make do and mend وتسمى هـذه الدورة epifunctional .

فالوظيفة الحربية مثلا ورثتها كثيرا الوظيفة الادارية ، وليس أقل منها الوظيفـة التجـارية ، فتحولت تشستر وكارليل من قلاع حـدود الى مـدن أسواق وكاتدرائيات ، وتحولت يورك الى الصناعة • وقـد ترث الصـناعة الوظيفة الثقافية كما حدث فى Pont-à-Mousson حين فقدت جامعتها فى القرن ١٨ ، فقـامت فيهـا صناعة الصاهر والمعـادن فى القرن ١٩ • والوظيفـة الترفيهية ورثت وظيفة الصيد ، فقد كان طبيعيا بعد انقراض الصيد فى مئات من موانيه الصغرى القديمة أن يتحول كثير منهـا الى مدن سياحة وسباحة وشواطىء •

٣ ـ **تطور الوظائف** : فى عملية انقراض وتوارث الحرف حدث عـلى مدار التاريخ تحرك Shift فى الأهمية المدنية لفئات الوظائف • فيمكن أن تلاحظ اتجاهين رئيسيين متتاليين • الأول هو التطور من مدن الاستهلاك الى مدن الانتاج كمـــا يذكر زومبـــارت ، من Konsumptionstadte الى Produktionstadte ، وذلك بوجه عام من العصور القديمـة والوسطى الى عصر الانقـلاب الصناعى • فبعد أن كانت الأهمية للمدن الحربية والتجـارية والادارية والتى تغلب عليها الصفة الاستهلاكية ، برزت أهمية المدينة الصناعية المنتجة •

ولكن فى الفترة الأخيرة ، لا سيما منذ بداية القرن ، بدأ الاتجاه الثانى من الانتاج الى الخدمات • فمع ارتفاع مستوى التكنولوجيا فالمعيشة أصبح

الانتاج يستغرق نسبا أقل باطراد من النشاط المدنى ، بينما تتعدد وتتسع جدا نسبة الخدمات المركزية المدنية · حتى لقد لاحظ كولن كلارك أن المدينةالصناعية تتحول ببطء تحت أعيننا الى مدينة خدمات ، تماما كما تحولت المدينة الحربيـة الى مدينة تجارية فيما مضى ·

٤ ـ **تداعى الوظائف** : قد ترث وظيفة وظيفة أخـرى ، ولـكن الأغلب أن تجتمع وتتعاصر الوظائف السابقة واللاحقة ، فيصبح تعـدد الوظائف هو القاعدة plurifunctional ، multifunctional والواقع ان تخصص الوظائف أى انصراف مدينة انصرافا تاما الى وظيفة واحدة unifunctional يكاد يكون افتراضا نظريا بحتا لا يتحقق فى الواقع · بل حتى المدن القديمة الصـغيرة نشأت غالبا لتؤدى عدة وظائف معا منذ البداية · ولئن كان التخصص قـد فرض نفسه بوضوح فى بعض الحالات فى العصور الحديثة كما فى بعض مدن الصناعة والتعدين والمـدن الترفيهية ، الا انه يبدو أسـاسا ظـاهرة عابرة موقوتة · اذ لا تلبث الوظيفة القائمة أن تدعو اليها وظيفة أو وظائف أخرى · لأن الوظيفة القائمة اذ تخلق المدينة ، تخلق بيئـة جاهزة لأى وظيفة أخرى ، لا سيما اذا كانت تتـكامل وظيفيـا مع الأولى · فالوظائف يدعو بعضهـا البعض ، فتدعم بعضها ، وتتكامل · هكذا تتقاطر الوظائف أوتوماتيكيا ، وفى ميكانيكية تشبه كرة الثلج boule de neige ، snow-ball mechanism .

ولنمثل ! الوظيفة التجارية فى الموانى تدعو اليها الصناعة · والمدينـة الصناعية البحتة شىء نظـرى ، اذ لا تلبث أن تتحـول الى سوق تجـارية تتناسب مع أهميتهـا الصناعية · ولقـد وجـدنا الدين والتجارة صـنوان لا يفترقان · بل حتى المصايف تدعو اليها الصناعة ، فبرايتون الآن تضم عنصرا صناعيا لا يغفل · وكذلك التعليم قد لا يدعو بصـفته الوظيفية الى الصناعة ، ولكنه فى أكسفورد بصفته خالقـا لبيئة مدنية جاهـزة أمكن أن

يستوعب وظيفة صناعية هامة جدا ممثلة فى سيارات موريس · والوظيفة الادارية أو السياسية البحتة التى تعنى جسما ضخما من بورجوازية الموظفين تدعو اليها بالضرورة الوظيفة التعليمية ، وهكذا أصبحت واشنطن مدينة الحكم الخالصة مدينة جامعية بها ٣٠ ألف طالب · كذلك تدعو الوظيفة السياسية غالبا بل دائما الوظائف الفنية والثقافية بأنواعها الحديثة المتعددة ·

٥ ـ **طبقات الوظائف** functional classes : يختلف نصيب المدن المختلفة من تعدد الوظائف ، فبعضها يجمع وظيفتين أو أكثر ، وبعضها يضم كل الوظائف أو يكاد · فهناك طبقات وسلم من المدن وظيفيا · وتحديد هذه الطبقات هام لأنه يحدد مكانة وضخامة المدينة فى النهاية · ولكن هذا التحديد أمر عسير بطبيعته ، اذ كثيرا ما تختلط طبقات الوظائف فى الذهن بطبقات الحجم لشدة ارتباطهما · ولكن الذى ينبغى ألا يغيب عن الذهن أن الثانية انعكاس ونتيجة ، بينما الأولى هى الضابط والسبب ·

لهذا اختلف الباحثون فى تصنيف طبقات الوظائف المدنية ، ولكن لعل تصنيف سميلز من أكثرها قبولا · فعلى أساس تعقد المركب الوظيفى functional complex ، وعلى أساس تعدد أدواته ومرافقه ، يميز بين خمس طبقات : قرى مدنية urban villages ، ثم مدن صغرى sub-towns ثم مدن كاملة fully-fledged towns ، ثم مدن كبيرة minor cities أو major towns ، وفى أعلى السلم مدن كبرى major cities ، مثل برمنجهام وبرستول وليفربول ، ومانشستر ··· الخ ·

وتتفق هذه القمة مع تلك الطبقة من المدن الكبرى التى توجد فى كل أجزاء العالم كرؤوس كبرى للأقاليم . تجمع بين أكبر عدد منوع من الوظائف، وتكاد تمثل فى نفسها فئة وظيفية خاصة تضاف الى الوظائف المفردة التى درسناها ، حتى اضطر كل من تعرض لها فى جغرافية المدن الى تخصيصها

وحدها كنوع مستقل ، فسماها الألمان ببساطة المدن الكبرى Grosstaadte وسماها الأمريكيون والفرنسيون بالمترو بوليس metropolis ، وهى حرفيا « المدينة الأم » ، ويمكننا أن ندعوها « بأمهات المدن » بمعنى أنها القواعد والأركان الرئيسية للحياة الاقليمية • وأمهات المدن بهذا « كرات ثلج » نجحت نجاحا خاصا • وقد يكون من الصعب تحديدها بخط حجمى معين ، ولكنها لا تقل عن ١٠٠ ألف • .

الوظائف اذن طبقات • ولكن كم طبقة وظيفية أساسية من طبقات المدن توجد فى الاقليم النامى مدنيا ؟ وهل هذا السلم التراتبى واحد فى كل المناطق ؟ لا يمكن بطبيعة الحال أن نتعرف على عدد هذه الطبقات الوظيفية الا فى اقليم ناضج مدنيا أى ترتفع فيه نسبة المدنية كثيرا ، كما ينبغى أن نتحرز فى معالجة الطبقة السفلى الصغرى من المحلات التى قد تكون مجرد « مدن احصائية statistical towns » دون أن تكون مدنا وظيفية حقا ، بل يستحسن استبعادها تماما • وقد تمت دراسات عدة على هذا الأساس : كريستالر عن ألمانيا ، ولوش عن الولايات المتحدة ، وسميلز وجرين عن انجلترا وويلز •

والخلاصة الهامة التى تشير اليها هذه الدراسات حقيقة تبدو غريبة لأول وهلة ، وهى أن عدد طبقات المدن الوظيفية فى كل البلاد والأقاليم محدود جدا ، فقد وجد كريستالر ٧ طبقات ، بينما لم يجد لوش الا ٣ ـ ٤ ، ووجد كل من سميلز وجرين ٥ طبقات • وكل طبقة تمتاز بمركب متدرج من المؤسسات والمنشآت الحضارية والوظيفية • بمعنى آخر ، تدل الدراسات على أن معظم مدن العالم يمكن وضعها فى واحدة من عدد قليل جدا نسبيا من الطبقات الوظيفية ، هذا بينما الفجوات والفروق بين كل طبقتين لابد أن تكون واسعة وظيفيا وحجميا • ولا يغير من هذه الحقيقة أن كثيرا من المدن

يمر فى مراحل من التطور والنمو ، ولذا لا يقع بسهولة فى طبقات واضحة التحديد بل يبدى كثيرا من التدرج ٠

والسؤال الآن هو : لماذا تتحدد طبقات المدن الوظيفية بعدد ضئيل الى هذا الحد ؟ السبب فى طبيعة تجمع وحدات الانتاج فى المدن ٠ فوحدة الانتاج متكاملة من ناحية وغير قابلة للتجزئة من الناحية الأخرى ، بمعنى أن كل أنواع النشاط والانتاج سواء على شكل مصانع أو مؤسسات خدمات أو طرق مواصلات أو أخصائيين لابد ان تتواجد معا دائما كحزمة معلقة معا فى نقطة واحدة ، ولا يمكن لواحدة منها أن تقوم وحدها ٠ وانما تواجدها معا يمكن أن يتم فى سلم متراتب بالتدريج ، ولكن مجال ومدى هذا التجمع والترابط محدود ولا يعطى الا عدة طبقات رئيسية قليلة ٠

الباب الثانى

توزيع المدن

توزيع المدن

ماذا تحوى فكرة « التوزيع » بالضبط فى الجغرافيا ؟ مشكلة تصنيفية taxonomical هامة لها مغزاها المنهجى فى تنظيم المـادة ، لا سيما فى جغرافية المـدن · فرغم أن التوزيع هو حاصل جمع حـالات « الوقوع » فى المكان ، فليس صحيحا أن التوزيع يرادف الموقع كما يخلط البعض · كـذلك اذا كان من الممكن أن نميز بين أنماط من توزيع المدن ــ كمدن مفردة ، وأسراب مـدن swarms ، essaims ، وكوكبـات مدن constellations أو المـدن الجزر وأرخبيلات المدن كما يعبـر فينيد ··· الخ ــ فـان هـذا فى الواقع يعنى التباعدspacing لا التوزيع ، أى مجـرد التقـارب أو التبـاعد ، والتخلخل والتكاثف · فليس فى المسـكن القـروى وحـده تجمـع وتبعثـر agglomeration ، dispersion ، بل وفى المسكن المدنى كذلك · ولكن الأمر فى التوزيع يتضمن اختلاف أقدار هذه المدن ، أى الحجم · هكذا التـوزيع اذن ، نمط أو صورة شبكة تتألف من عدة ابعاد . لا تخرج فى التحليـل الأخير عن عناصر أولية ثلاثة : التباعد ، والحجم ، والموقع · ولا شك أن هذه العناصر تترابط ترابطا وثيقا فى الواقع وفى الذهن · وهنا نرى ان انتشار وتوزيع شبكة المدن على صفحة الاقليم هو كانتشار وتوزيع الاجرام السماوية فى الكون ، تتألف من اختلافاتها فى الأقدار أى الأحجام . والتبـاعد والمواقع · وسنبدأ دراستنا بالتباعد لأنه قاعدى ، ثم بالحجم لأنه كما سنرى شـديد الارتباط جدا بالتباعد . وأخيرا نصل الى الموقع الذى هو النقط الحرجة القمية فىشبكة المدن سواء من حيث التباعد أو الحجم ·

الفصل السابع

التباعد

دراسة التباعد

التباعد هو الغرس المدنى semis urbaine كما يسميه تريكار ،.
هو فى الواقع كثافة المدن فى الاقليم ، ويقابل دراسة الكثافة فى السكان
عامة ٠ ولذا فان بعديه النهائيين هما التخلخل والتكاثف ٠ فكل منهما اذن
دراسة فى نمط الانتثار pattern of scatter على صفحة الاقليم ٠ ولكن بينما
أن وحدة كثافة السكان العامة وحدة متجانسة ، نجد أن كثافة المدن لا يمكن
أن تفصل عن أحجام المدن المتفاوتة ، ولذا فوحدتها متنافرة ٠ من هنا كان
الترابط بين الحجم والتباعد بوجه خاص علاقة وثيقة جدا ، بحيث يستحيل
أن نفهم الواحد تماما مستقلا عن ، ودون الاشارة الى ، الآخر ٠ بل سنرى أن
الحجم والتباعد جانبان لنفس الشىء ٠

الطرق الحسابية

من هنا فان أغلب الطرق « الحسابية » لا تكفى للتعبير عن
تباعد المدن ٠ فمثلا يحسب فوسلر Vosselcr عدد المدن + ٢٠٠٠ نسمة
فى كل ١٠٠٠ كم٢ ٠ فيجد الكثافة ٣ر١ فى المناطق الألبية من سويسرا ، ضد
٦ر١٠ فى الهضبة ، ضد ٨ر١٢ فى الجورا ومقدمتها ٠ ولكن هذا يخفى
كثيرا من الحقائق عن الحجم ٠ فتلجأ رفينسكا Rewienska الى اتخاذ
الدرجة العرضية المربعة وحدة للحساب ، وتحديد الكثافة فى كل مربع ،
ثم ايصالها بخطوط كثافة متساوية ٠ وهى تطبق على بولنده فى عدة خرائط ،
خريطة لكل مجموعة حجمية من المدن : ــ ٥٠٠٠ + ٥٠٠٠ ٠ والخريطتان

مختلفتان تماما · فالأولى تزيد فى المناطق الزراعية ، والثانية فى المناطق الصناعية · وهكذا ليست الطريقة بجامعة ولا مانعة ·

ويمكن أن نقول ان طريقة تيلور هى من نفس العائلة ، ولو أنها عكس الطريقة السابقة فى خطواتها · فهو لا يحدد كم مدينة فى وحدة مساحة معينة ، ولكن المساحة التى تقوم عليها مدينة معينة الحجم ـ ما يسميه « مربع النفوذ square of influence » · ولكن هذه الطريقة أيضا ترتبط بحجم معين · لهذا يلجأ فينيد Winid الى اتخاذ متوسط المسافات المتساوية isostades التى تفصل بين مدينتين · فيجدها فى بولندد أكثر من ٤٠ كم فى الشمال الشرقى ، تهبط الى ٢٠ ـ ١٥ كم فى المناطق الغربية · ولكن هذا أيضا مقياس جزئى قاصر على حجم معلوم · ويتخذ البعض أساسا الأزمان المتساوية isochrones ، أى الوقت الذى يفصل بين مدينتين · وهنا تحسب خطوط الأوقات المتساوية لا ابتداء من المدينة وانما من الريف ، كما فعل ادجار كانت Kant على مدن استونيا ، فيرسم خطوطا لمسافة ساعة وساعتين وثلاث الخ ·

الطرق الرياضية

كل هذه الطرق « الحسابية » اذن جزئية ناقصة ولا ترسم « النظرية العامة » للتباعد ، لأنها تصطدم بعدم تجانس أحجام المدن فى الشبكة الاقليمية · ولهذا لابد ، للوصول الى النظرية العامة للتباعد ، من الطريقة « الرياضية » التى تربط بين الحجم والتباعد ، فتصبح الدراسة محاولة فى « رياضيات الموقع أو رياضيات المكان » · ولكن محاولة ايجاد معادلة رياضية للتباعد تفترض أن هناك عملية أساسية وقانونا أو اتجاها عالميا يتحكم فى انتشار المدن على وجه الأرض · بمعنى آخر يفترض أن هناك « نظاما » وترتيبا طبيعيا

system order ينبثق تلقائيـــا فى ميكانيكيـــة مجتمـــع المـــدن consociation.

وهناك بالفعل مثل هذه المدرسة « النظامية » ، نشأت حديثا فى القرن الحالى ، ولو أن من الممكن أن نتتبع أولى ارهاصاتها وجـذورها الى القرن الماضى عند تينن V. Thünen فى عمله الفلتة الفـريدة « الدولة المنعـزلة »
Der Isolierte Staat in Beziehung
auf Landwirtschaft und Nationalokonomie
(١٨٢٦) ، وهو الذى سبق به عصره بنحو قرن ٠

كذلك توصـل مهنـدس طرق فرنسى ، ليـون لالان Lalane ، فى ١٨٦٣ الى جرثومة النظريات الحديثة : فرأى أنه فى اقليم فى حالة توازن سكانى تأخذ شبكة الطرق ، التى تعد المدن عقـدها ، شكلا هندسيا بحيث تكون مراكز الجـاذبية المتساوية متباعدة على مسافات متساوية ٠ أى تكون شبكة مؤلفة من مثلثات مجمعة حول نقطة مركزية ٠ وانتهى الى أن هـــذا النمط متحقق فعـلا فى كل من فرنسا وانجلترا واسبانيا والولايات المتحدة ٠ ولا شك أن محاولة لالان بسيطة أكثر مما ينبغى ، ولكنها علامة على الطريق الى النظرية النظامية ٠

أما حاليا فتقوم النظرية على أكتاف الجغرافيين والاقتصاديين ٠ فنجد أن أول من أرسى قواعد « رياضيات الموقع » فى الجغرافيا هو الجغرافى الألمانى فالتر كريستالر Walther Christaller الذى قام ببحثه على جنوب ألمانيـا فى ١٩٣٣ :

Die zentrale Orte Süddeutschlands

ثم وسع نظريته ١٩٥٠ لتشمل أوربا فى :

Des Grundgerüst der raumlichen Ordnung in Europa.

والواقع أن كريستالر أضاف اضافة كبرى الى جغرافية المدن بأبحاثه الرائدة ،

وفتح ميدانا جديدا فى المادة هو ما يسمى الآن اصطلاحا بدراسات « المراكز المركزية central-place theory » ، وهى التسمية التى تغطى مجال المدرسة النظامية عموما .

ولقد شاركت « مدرسة لوند Lund School » فى السويد فى هذا الاتجاه ، وخاصة على يد ادجار كانت . كما أسهمت المدرسة الأمريكية فى المناقشة على يد ادوارد أولمان Ullman وجون برشBrush ، برى وجاريسون Berry and Garrison وستيوارت . وكذلك فى بريطانيا اهتم بالنظرية ديكنسون وسميلز وبريسى Bracey وفلمنج وكارتر ... الخ . وهناك الآن دراسات لا حصر لها فى موضوع المراكز المركزية ، تشارك فيها جموع غفيرة من الجغرافيين ، وتؤلف خلية نشطة للغاية فى كل مدرسة جغرافية . هذا عن الجغرافيين .

أما فى الاقتصاد فهناك مدرسة « الباحثين فى المكان Raumforscher » التى تتبع الفلسفة الحديثة التطبيقية التخطيطية فى الاقتصاد . وتتبلور هذه المدرسة بصفة خاصة فى العمل الريادى الخطير لأوجوست لوش Losch فى كتابه « اقتصاديات المكان Economics of Location » الذى يوصف فى عنوانه الثانوى بأنه « عمل ريادى فى العلاقات بين السلع الاقتصادية والجغرافيا » . ومن الغريب أن لوش توصل الى نتائج مشابهة أساسا لكريستالر رغم أنهما كانا يعملان مستقلين تماما ، بصورة تذكر ـ مثلا ـ بتوارد الخواطر المشترك عند داروين وولاس فى التطور !

تلك بايجاز هى المدرسة النظامية . ولكن هناك من ينكر أن انتشار المدن على صفحة الاقليم يمكن أن يتبع نظاما تعقليا أو يخضع لقانون ميكانيكية رياضية صماء ، بل يرى أن الأمر معقد لدرجة الغموض والعشوائية . فهذه هى المدرسة اللانظامية . ومن الملاحظ بوجه عام أن أهم عناصر هذه المدرسة هم الاجتماعيون أصحاب أيكولوجية المدن وعلم اجتماع المدن ، ولكن أيضا بعض من الجغرافيين . ونحن هنا سنعرض النظرية النظامية ثم نقدها لنصل الى انتهاء علمى مقبول .

نظرية المراكز المركزية

أسس النظرية الهندسية

١ ـ **خطوات النظرية :** السؤال المحورى هو : ما الذى يحـدد بعـد مدينة عن أخرى ؟· متى تظهر مدينة بعد أن نترك أخرى ؟· « لماذا تتوزع القرى ، والبلدان ، والمدن المختلفة الأحجـام حيث هى وكمـا هى ؟ » · لايمكن بالطبع أن تقوم المدن فى كل نقطة فى الاقليم ، فالمدينة « تجمع نقطى «punctiform agglomeration » ، فهى بعكس القرية ليست « جزءا » من منطقة انتاج ولكنها « مركز » لمنطقة انتاج · فالمدينة تقوم حين يدعوها الريف الى القيام بخدمات مركزية لا يمكن قيامها مبعثرة مشتتة فى الريف (أورسو) · والأصل اذن فى قيام المدينة أنها تستمد قواعد حياتها ومبررات وجودها من منطقة تابعة لها ، ولهذا لا يمكن أن يكون هناك طوفان وفيض من المدن ينشأ حيثما أراد وبأى عدد وتكاثف ·

ولكنا نعلم من النـاحية الأخرى أن هنـاك مدنـا ترجع أصولها الى وظائف خاصة غير الخـدمات المركزية ، كالعواصم الاتحـادية أو النقط الحربية أو القواعد البحـرية أو المصـايف الساحلية والصحية أو أخيـرا مراكز الصناعة · فهذه لا تتحـدد نقطها وتباعد نقطها بعـامل الخـدمات المركزية ، وانما بظروف موضعية أو تضاريسية أو تاريخية خاصة ··· الخ · ومع ذلك فلو لم تكن هذه الظروف الموضعية الخاصة ، أى لو كان سطح الأرض أملس مستويا ومتجانسا تماما ، لظلت المدن تقوم برغم ذلك · لضرورة الحاجة الى تركيز وظائف عالية معينة هى ما يسمى فى مجموعه بالخدمات المركزية centralised services .

وعلى هذا فيمكننا أن نفترض وسطا مثاليا متجانسا تماما لنتتبع فيـه

تفاعل عامل الخدمات ، وسطا يخلو من الاختلافات الطبوغرافية وانقطاع التربة وتوزيع السكان ومجارى ووسائل الحركة والانتقال ٠٠٠ الخ ٠ أى نفترض اقليما خياليا كما لو كان تحت ناقوس زجاجى مفرغ من الهواء ! ففى مثل هذا الوسط الرتيب لن نعدم الحاجة الأولية الى مراكز للخدمات المركزية ، الى مدن ٠

لكننا من الناحية الأخرى لا يمكن أن نركز هذه الخدمات بعنف وشدة فى نقط متباعدة جدا حتى نوفر فى عدد المراكز وتكاليفها — كما فى حالة المراكز الادارية مثلا — ولكن ينبغى أن تبسط وتوزع على أبعاد معقولة يمكن قطعها بجهد ووقت معقول حتى لا نرهق رواد خدمات هذه المراكز — المواطنين بالنسبة للمركز الادارى ٠ اذن فهناك بعد « أنسب » ينبغى أن يحدد أقصى تباعد للمدن مراكز تلك الخدمات ٠ فمن الواضح اذن أن عامل الخدمات المركزية عامل عالمى ، ويحدد الى حد كبير تباعد هذه المراكز بنمط متجانس على أساس البعد الأنسب ٠ ولكن الأنسب لماذا ؟٠ مادام الأنسب عالميا ٠٠ فهو لابد أن يكون بالنسبة الى حد أدنى من الخدمات ، فهكذا فقط يمكن أن تتوفر شبكة قصوى من الخدمات الدنيا ٠

ولكن كيف تتواجد أو تتعايش هذه المرتبة الدنيا من مراكز الخدمات ، أو أى مرتبة واحدة من الخدمات ، أى كيف تتفاعل مدينتان من حجم واحد لهما — بالنظرية — نفس المساحة التابعة ؟ ان منطقة نفوذ المدينة ليست فكرة بسيطة ، ولكنها مركبة من عشرات مجالات السلع المختلفة والخدمات المنفردة . ليس من الضرورى أن تتفق جميعها فى حدودها ، ولكن مجموع اطارها العام يأخذ شكل الدائرة ، لأن الدائرة هى الشكل الهندسى الوحيد الذى يحقق شرط المسافات المتساوية فى كل الجهات بحيث تصبح أطراف المنطقة على بعد متساو من مركزها المدنى الذى تتجه اليه ٠

ولكن نفوذ المدينة داخل هـذه الدائرة يتلاشى وقبضتها تضعف تجاه الأطراف . وعلى هذا فان منطقتى نفوذ المدينتين المتجاورتين اما أن يتماسا ، فيوجد بينهما فراغ وظيفى ، اما أن تتنازعاه فيما بينهما ، واما أن ينشأ فيه مركز خدمات مدنى مستقل . ولكن هـذا الفراغ البينى أصـغر جدا من أن يسمح لمركز مستقل بالقيام فيه . وعلى هذا فلا مفر من أن تتنازعه المدينتان ، وعلى أساس المناصفة ، بحكم أن قوتهما ـ كما تتمثل فى الحجم ـ واحدة . والحل الوحيد فى هذه الحالة هو ألا تتماس أقطـار الدائرتين ، وانمـا أن تتقاطعا . ومعنى هذا أن تتحول الدوائر المتجاورة التى تمثل مجالات نفـوذ المدن الى أشكال مضلعة مكعبة .

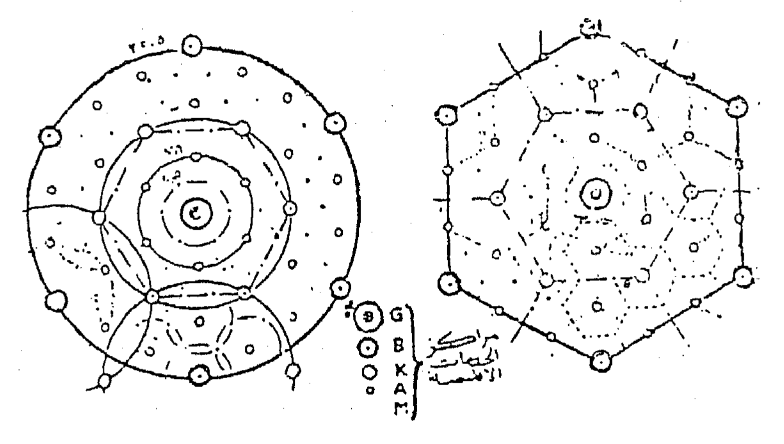
ولكن ما هو الشكل المضلع بالضبط ؟ لا تخرج هذه الأشكال الاقليميـة التى لا تترك بينهما فجـوات بينيـة وبقـايا عن ثلاث امكانيـات : المثلث والمربع والمسدس . ولكن المثلث يمثل هندسيا أكبر ابتعـاد عن الـدائرة . ولذا ينتظم أكبر مسافات وأبعاد عن المركز . أما المربع فأفضل من المثلث فله مزايا سهولة رسم الحـدود ، وسهولة العلاقة بين عدد المحلات وأحجـام منـاطق نفوذها وابعادها . حتى لقد ذكره تينن وأوصى كوليمان Culemann باتخاذه لأن خطوط المواصلات الرئيسية فيـه ـ بعكس المسـدس ـ لا تمزق الاقليم الى أجزاء صغيرة وبذا تضطرب الحركة المحلية ، وانما تسير مماسة لها . لكن المربع لا يحقق أكبر قدر من المساواة فى الحركة بين المراكـز والأطراف .

أما الشكل المثالى حقـا فهو المسدس hexagon فهـو أقرب تقريب الى الدائرة ويحقق معظم شروطهـا ، وهو لذلك أنسب شكل اقليمى للخدمات المركزية . وميزة الشكل السداسى أكبر ما تكون على المربع ، لهذا تنضـد أقاليم مراكز الخدمات نفسها على النمط السداسى . وهذه النتيجة يصل اليها كل من كريستالر ولوش . ولو أن الأخير يذكر أن اثبات كريستالر وان كـان

عاما الا أنه غير كاف • ويذكر كريستالر أن من بين مزايا الشكل السداسى أنه يجعل عدد مراكز الخدمات مناسبا لا يزيد ولا يقل عما ينبغى ، بالاضافة الى انه لا يترك فجوات بغير خـــدمات • ويضيف الجغرافى هاوفه Haufe أن شبكات خطوط المواصلات السداسية هى الأنسب لشـــكل ســـطح الأرض الكروى المتجانس ، لأن علاقتهـــا بالمناطق التى تخدمها تصبح اكثر ما يكون فائدة ، كما يمكن أن تغطى سطح الأرض نظريا بدون ترك بقايا غير مغطاة بخدماتها •

السؤال الآن : ماذا عن الخدمات الأعلى مرتبة من الدنيا العالمية ؟ هذه لا يمكن بطبيعة الحال أن تنتثر بنفس حدوث الخـــدمات الدنيا ، ولـــكن لابد أن تركز فى عدد أصغر من المراكز الاكبر • والمراتب الأولى من الخدمات المركزية تستدعى مدنا أكثر أهمية ، بحيث تصبح المراتب الأعلى من الخدمات مرادفة للأحجام الأكبر من المدن • فالحجم مرآة تعكس الى حـــد كبير مرتبـــة الخدمات • بمعنى آخر ، مع زيادة أحجام المدن لابد أن تقل أعدادها ، ويزداد التباعد بينها ، وتتسع المناطق التابعة التى تخدمها • هـــكذا يدخل عنصر الحجم كضابط للتباعد • فكل مركز من المراكز الهـــامة سيكون محاطا عـــلى هوامش منطقته الريفية بست من المدن ذات الأهمية الاقل ، وذلك على أبعـــاد متساوية من بعضها البعض • وعلى هذا الأساس فان المدن ذات الأهميـــات المختلفة ستتباعد بالتساوى على مناطق أسواق ســـداسية الشكل (شكل ٤) •

هـــكذا يصبح لدينـــــا سلم أو هرم مدرج او هيرارشية ـ تراتب ـ من الخدمات والأحجام من ناحية ، ومن الأبعاد ومساحات المناطق التوابع من ناحية أخرى • ويطرد هذا التراتب حتى نصل الى قمة الهرم حيث نجد انهـــا تشكل شبكة دنيا ـ فى الواقع نقطة واحدة من الخدمات القصوى ـ أى عكس القاعدة العالمية • ومجموع المركب الهـــرمى من مراتب الخدمات والحجم ، والأبعاد والمساحات الذى يدور حول ، ويتعلق نهائيـــا ، بمدينة القمة يمثـــل



شكل ٤ - التنظيم السداسى (عن كريستالر)

اقليما اقتصاديا مدنيا economic landscape كاملا قائما بذاته ، بينما تمثل مدينة القمة فيه المتروبوليس أى عاصمة الخدمات أو المدينة الأم بحيث يصبح نمط التراتب نمطا شجريا dentritic أو عنقوديا .

وفى داخل هذا المركب لا يقيس كريستالر درجة المركزية centrality بحجم السكان الخام ، الذى كثيرا ما لا يعبر تماما عن مدى الخدمات الاقليمية التى تقوم بها المدينة خارج حدودها هى كمدينة ، وانما يتخذ عدد التليفونات كمقياس للعلاقات العامة بين مكان وآخر ، أى للخدمات الاقليمية . ومقياس هذا كالآتى :

$$م = ت \left(\frac{س ت'}{س'} \right)$$

حيث م = مقياس المركزية ، ت = عدد التليفونات فى مدينة ، س = عدد سكان المدينة ، ت عدد التليفونات فى كل الاقليم ، = عدد سكان كل الاقليم .

على أنه لابد داخل هذا الهرم المتراتب من ملاحظة ثلاث قواعد . فأولا ، يتم تدرج المراتب المختلفة على أساس أن مسافة التباعد مع كل مرتبة أعلى تتزايد - بحكم الشكل السداسى - بنسبة $\sqrt{3}$ بالقياس الى أدنى مرتبة .

ومعنى هذا أن مساحة المنطقة التابعة وعـدد سكانهـا تزيد عن سابقتها ثلاثة الأمثال • ثانيا : ليس من الضرورى للتدرج فى مراتب الأحجام والأبعـاد داخل هذا المركب الهرمى أن يتدرج باطراد ملزم ، أى ليس من الضرورى أن توجد جميع الدرجات والمراتب • بل قد « تقفـز » درجـة أو أكثر ، وهـذا تحت تأثير عوامل اقتصادية أو غير اقتصادية كالتقسيم الادارى • ولهـذا فليس من الضرورى أن يتناسب اتسـاع وأبعاد منطقة الخـدمات المركبة تناسبا طرديا مع حجم المركز •

ثالثا ، ليس هناك عدد معين محدود وثابت لدرجات ومراتب هـذا السلم الهرمى ، وهو الذى يرمز اليه فى هذه الدراسات بالرمز ك = K ، وانما يختلف بحسب الغرض • فيتفق لوش مع كريسـتالر على أن ٣ درجات هى أنسب عـدد لمبدأ الخدمات لأنه يعطى أكبـر تشكيلة من الأقاليم ، وأن ٤ درجات هى أنسب عدد لمبدأ المواصلات ، وأن ٧ درجـات هى انسب عـدد لمبدأ التقسيم الادارى ، ولو أن لوش يضيف الى هذا الأخير عدد ١٣ درجة • ولـكن على هـذا الترتيب تصبح « المراكز المركـزية » (السـنترالات ـ zentral-Orte, central-places) أقل عددا وأكبر حجما ، ويصبح النظام كله بالطبع أكثر بدائية وأقل مرونة • ويعطى لوش الجدول الآتى كمفتاح لهذه العلاقات •

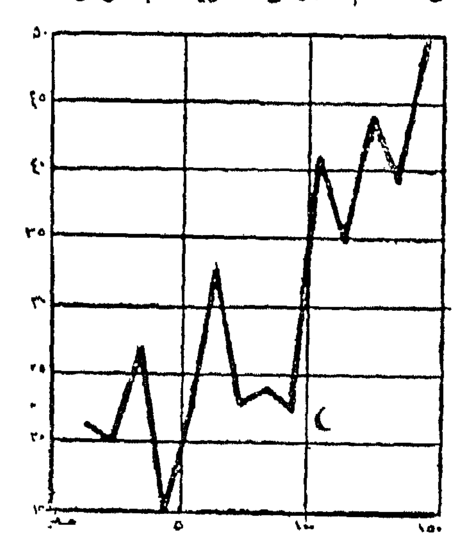
الحجم الاقليمى الحقيقى	المسافة بين المراكز بعضها لبعض			الحجم الاقليمى ، العدد فى النظام الكامل		
	ك = ٣	ك = ٤	ك = ٧	ك = ٣	ك = ٤	ك = ٧
١	أ √٣١	أ √٤١	أ √٧١	١	٢	٣
٢	أ √٣٢	أ √٤٢	أ √٧٢	٤	٧	١٩
٣	أ √٣٣	أ √٤٣	أ √٧٣	١١	٢٤	١٠٦
٤	أ √٣٤	أ √٤٤	أ √٧٤	٣٠	٨١	؟
٥	أ √٣٥	أ √٤٥	أ √٧٥	٧٧	؟	؟
٦	أ √٣٦	أ √٤٦	أ √٧٦	؟	؟	؟
٧	أ √٣٧	أ √٤٧	أ √٧٧	؟	؟	؟

أ = المسافة بين المراكز الأصلية ٠

ك = عدد المناطق الصغرى فى المرتبة التالية ٠

[الأرقام التى تحت علامة الجذر هى فى نفس الوقت مجموع عدد المراكز فى الاقليم المعنى]٠

فكما نرى ، يتوقف عدد المحلات أو مراكز الخدمات فى النظام كله على عـدد المراتب والدرجات فى السلم الهرمى ٠ ويحسب لوش هذه الأعـداد عنـدما



شكل ٥ ـ زيادة التباعد المدنى غرب شيكاجو ٠ أفقيا ـ المسافة من شيكاجو بالمليمترات (كل مليمتر ـ ٩٥ر٤ كم) رأسيا ـ المسافة بين المدن فئة ١٠٠٠ ـ ٤٠٠٠ بالمليمترات ٠

تكون ك = ٣ على النحو الآتى ، الذى سنرى منه أن أكبر اقليم فى هـذا النظام سيشمل ٧٢٩ مركزا للخدمات ، وله مركز قطبى واحد ٠

درجة حجم الاقليم	عدد المراكز فى الاقليم	عدد اقاليم تلك الدرجة	درجة حجم المراكز	عدد المراكز التى من تلك الدرجة
صفر	١	٧٢٩	صفر	٤٨٦
١	٣	٢٤٣	١	١٦٢
٢	٩	٨١	٢	٥٤
٣	٢٧	٢٧	٣	١٨
٤	٨١	٩	٤	٦
٥	٢٤٣	٣	٥	٢
٦	٧٢٩	١	٦	١

٢ ـ **نتائج النظرية** : هذه هى الخطوط الرئيسية فى النظرية السداسـية لتباعد وتوزيع المدن ٠ ويترتب عليها نتائج نظرية خطيرة أربع ٠ فأولا ، اذا اعتبرنا معا جميع المدن فى الاقليم ، أى من جميع الأحجام بلا استثناء ، فانها ينبغى أن تتباعد بفاصل مسافى واحد ، لأن هذا هو الفاصل الأدنى الـذى يحتمه عامل الخدمات ٠ فمادامت الحاجة الى الخدمات عالية فلابد لـكل مراكز الخدمات ألا تتباعد الا بمدى واحد يحدده اعتبار اليسر فى الحـركة البشرية منه واليه ٠ بمعنى آخـر لا يصبح لأحجـام مراكز الخـدمات كبرت أو صغرت تأثير على تباعدها عن بعضها البعض ، فمهما كان المركز المدنى كبيرا وخدماته من مرتبة عالية فمدى امكانيات الحركة اليومية منه واليه هى نفسها من والى أصغر مركز للخدمات ٠ أى أن التباعد بين « كل » المدن لا علاقة له بالحجم ٠

ثانيـا ، فاصل التبـاعد الأدنى بين كل الأحجـام أى بين كـل مدن الاقليم لا علاقة له بكثافة السكان • فسواء كان الاقليم كثيفـا أو مخلخـلا فان كل مدنه يجب أن تتباعد عن بعضها البعض بنفس المسافة ، لأن الحـاجة الى الخدمات المركزية عالمية ، ويحددها عامل واحد هو مدى الحركة البشرية اليوميـة • والوحـدة الخلوية العـالمية هى منطقـة السوق market-area الدنيا حول مركز الخـدمات • هذا ، أو على الأقل فلا تؤثر الفوارق الشديدة فى كثافة السكان على تباعد المدن عامة الا بقدر ضئيل جدا لا يتناسب مهمـا كان مع قدرها •

ثالثا ، اذا لم ننظر الى كل المدن أى الى كل الأحجام ، بل انتخبنا حجمـا حجما ، فينبغى أن يكون لكل حجم أو طبقة حجمية فاصل مسافى معين لا فى حدود الأقاليم ذات التركيب الواحد فقط ، وانما عموما • ويزداد الفاصل كلما ازداد الحجم ، أى يتناسب التبـاعد والحجم تناسبا عكسيا • لان الحجم كلما زاد كان معناه أن الخدمات أعلى مرتبة ، وكلما ارتفعت مرتبة الخدمات كلما لزم أن تركز أكثر ، أى فى نقط أقل عددا ومن ثم أكثر تباعدا •

رابعا ، لابد أن يكون هناك معـامل ارتباط احصائى بين عـدد مراكـز الخدمات من كل فئة حجمية فى الاقليم • أى أنه فى كل اقليم أيا كان عـدد مراتب ودرجات سلمه التراتبى - ولكن بحسب هذا العـدد - هناك نسـبة احصائية ثابتة بين أعداد مراكز كل فئة حجمية فيه • ومفهوم طبعا أن عـدد المدن سيقل كلما ارتفع الحجم ، أى يتناسب عدد المدن مع فئة الحجم تناسـبا عكسيا •

تطبيق النظـرية

السؤال الآن : الى أى حد يحقق الواقع التجـريبى (الامبريكى) هـذا البناء النظرى وما يترتب عليه من تخريجات منطقية ؟ ان الاقليم الجغرافى يختلف عن سهلنا الخيالى المتجانس الذى افترضاه • اذ سـطحه متنـافر

ويابسه متقطع ، وخصوبته متقطعة أو متفـاوتة ، وسكانه كـــذلك ، وطرق مواصلاته ليست حرة فى كل اتجاه ولكن مقنلة فى خطوط معينة ٠٠٠ الخ ٠ لا شك أن مبادىء النظرية قد أخذت فى طريقها تستبعد أو تقلل كثيرا من قيمة كثير من الاختلافات المكانية عـلى أساس أن الخدمات ضرورة عالمية ، ومن ثم لا يهم فروق الكثافة السكانية أو الخصوبية مثلا ٠

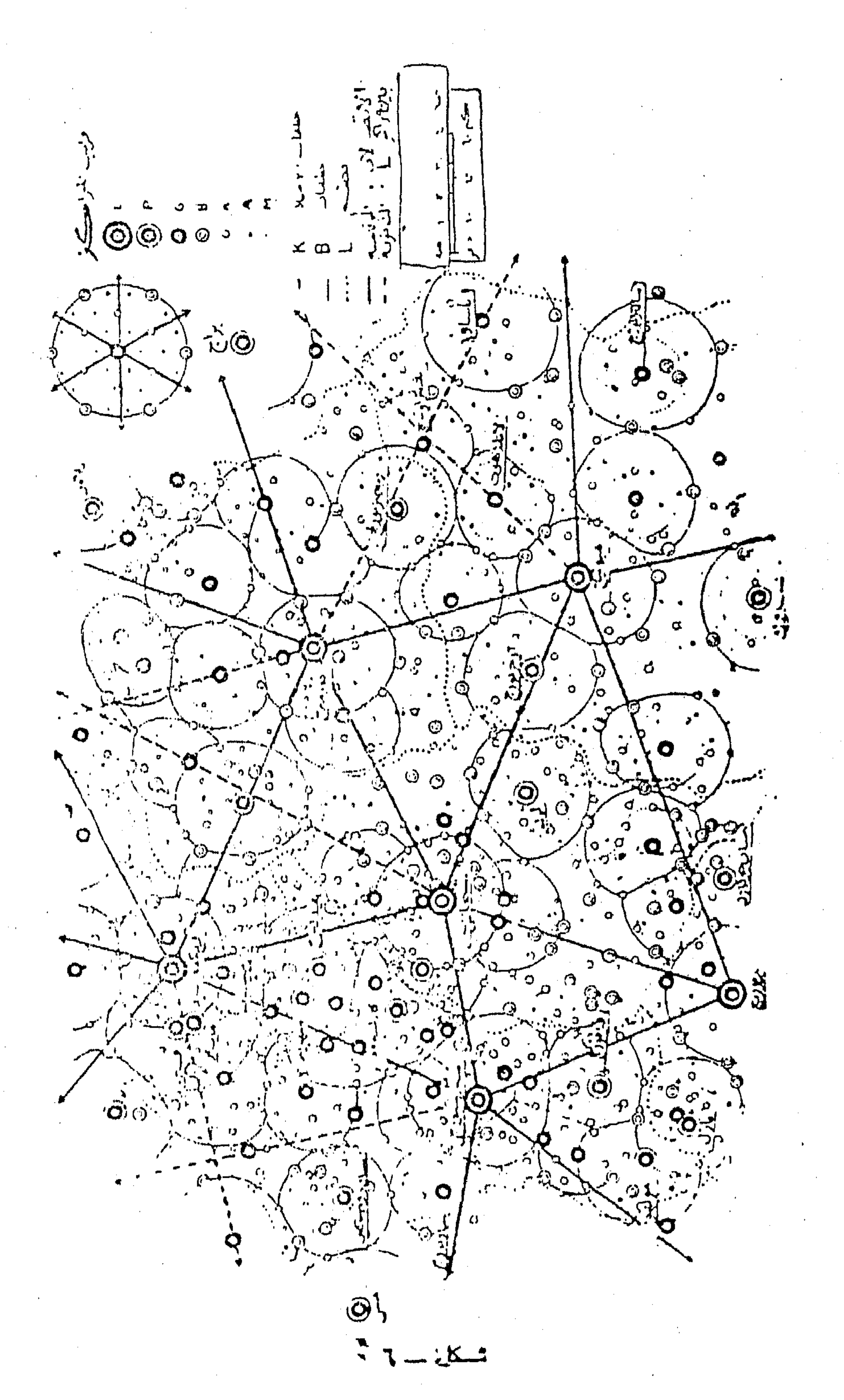
ومع ذلك فكلما كان الاقليم الجغـرافى الحقيقى أقرب شـبها بالظروف الافتراضية المثالية ، كلما كان هذا أدعى الى أن تصدق تفاصيل النظرية ٠ وفى المناطق غير المتجانسة يمكن أن نختبر النظرية عن طريق تفتيت المنطقـة الى وحدات أصغر متجانسة فى داخلها ونعالج كل وحدة تجانسية على حـدة كوسط مستقل ٠ ولا شك أن ظروف العـالم قبل الانقلاب الصناعى حين كانت الزراعة الرتيبة تسود أجزاء العالم ، لا سيما زراعة الكفاية الذاتية والاقتصاد المعـاشى subsistence ، لا شك أنهـا كانت تمثل وسطا أكثر تجانسـا ممـا نرى اليوم ، وينبغى أن تكون وسطا أفضل لاختبار النظرية ــ فقط لو كـان هذا ممكنا ٠

على أن هناك رقعـا وجيوبا فى العـالم اليوم لم تتأثر كثيـرا بالقـوى الحضارية الجديدة وتمثل تقريبا شـديدا الى الوضع السابق ، ومن ثم فهى بالضرورة حقل تجاربنـا المثالى على النظرية ٠ ولهـذا يأخذ كريستالر منطقة جنوب ألمانيا حقل اختبار وتطبيق ، بينمـا يأخذ لوش باسـتمرار الغـرب الأوســط الأمريكى Middle West لا سـيما ولاية أيوا ٠ وفى كـلا الحـالين تسود الزراعة والسهولة التضاريسية الى مدى بعيـد ٠ فيرسم كريستالر خريطة للأحجام والتبـاعد فى حـدود جنوب ألمانيـا تبرز بصـورة قوية ومثيرة التنظيم السداسى فى الواقع الجغـرافى ٠ أما عن نتـائج النظرية الأربع فيمكن أن نختبرها ولا سيما على الأمثلة العديدة التى يوردها لوش ٠ فماذا نجد ؟٠٠

١ - فأما عن النتيجة الأولى فلقد لوحظت من قديم ظاهرة هامة وهى أن المدن - بصرف النظر عن أحجامها ، أى المدن ذات الأحجام المختلفة - تتباعد على الأرض بمسافة متساوية الى حد بعيد بحسب المعادلة (س١ س٢) / م = ١ ، حيث س١ ، س٢ تمثل سكان مدينتين متجاورتين فى نفس طبقة الحجم ، م تمثل المسافة بينهما ، ١ تمثل معاملا ثابتا لأى اقليم معطى ٠ ولكن لم يكن من الواضح تفسير هذا ، ومن المؤكد أن الأسباب الجوهرية التى خلقت هذا التوزيع هى اعتبارات عامل الخدمات المركزية ٠ فمثلا أشار فليندرز بيترى الى أن المدن القديمة فى مصر - وفى العراق - كانت تقريبا تتباعد بنحو ٢٠ ميلا ٠ وقد علل هذه الظاهرة بالظروف السائدة فى نقل القمح الى المراكز المدنية ، اذ كان من الممكن تركيز المؤن على مبعدة حتى ١٠ أميال ، بعدها كانت تكاليف النقل تجعل من الأفضل اتخاذ مركز أقرب ٠

ومنذ ١٨٩٣ لاحظ K. Bücher أن بالمانيا فى أواخر العصور الوسطى نحو ٣٠٠٠ مكان له حيثية المدن ، كان يفصل بين بعضها البعض مسيرة ٤ - ٥ ساعات فى الجنوب والغرب ، ٧ - ٨ ساعات فى الشمال والشرق ٠ وفى العصور الوسطى فى أوربا عامة كانت حدود الاقليم الريفى التابع للمدينة تحدد بوضوح فى مراسيم المدن ، ولكنها فى الأغلب كانت مناطق غير منظورة تتذبذب فى مداها بحسب نبض التجارة ومرحلة النمو التى بلغتها المدينة ٠ فكانت المدينة مركز الخدمات لمساحة تقع فى حدود رحلة ساعة بالطريق البرى ، أى مسافة ٢ - ٣ أميال ٠

ويجد كريستالر أن مدينة السوق ذات القطر البالغ ٤ كم (٥ر٢ ميل) هى وحدة المساحة الأولية فى النظام السداسى فى جنوب المانيا ، ولذا يعتبر أن أصغر مركز للخدمات الكاملة يبعد عن أقرب مثيل له بنحو ٧ كم ٠



شكل ـ ٦

وعلى هـــذا فان مساحة السوق السداسى لمثل هذا المركـــز تبلغ ٤٥ كم٢ ، وهذا يعنى بحسب كثافة السكان الســائدة فى جنوب ألمانيـــا حوالى ٢٧٠٠ نسمة ٠

٢ ـ أما القــانون الثانى الخــاص باستقلال التبــاعد بين كـــل المدن أو الأحجام عن الاختلافات فى كثافة السكان ، فملاحظ على نطــاق واسع ٠ ولكن هنــاك أدلة على أن المقصود بالدقة ليس انعــدام تأثير اختلافات الكثافة على التباعد الأدنى كلية ، وانما أن فروق التباعد الناجمة عن فروق الكثــافة أقل بكثير من أن تتناسب معها ٠

فمثلا على طول قطــاع يبدأ غرب شــيكاغو ويمتــد بطول ٤٠٠ ميـل وعرض ٨٠ ، أى على طول قطاع تقل فيه كثافة السكان كلما اتجهنــا غربا ، يحدد لوش المدن ذات حجم ١٠٠٠ ـ ٤٠٠٠ نسمة ، ثم يحــدد الأبعــاد التى تفصل بين بعضها البعض ، ويرتب هــذه الأبعــاد فى فئات بحسب بعــدها العـــام عن شيكاغو ، ثم يرسم هـــذا على منحنى حدوث عادى : فتـــكون الصورة واضحة : التبــاعد يزداد كلمــا ابتعدنا عن شيكاغو ، أى كلمـــا قلت كثافة السكان (شكل ٥) ٠ وبالمثل يجــد لمنحنى تكســـاس قمتين : لأن نطــاقا من التربة الخصــبة ـ النطــاق الأســـود Black Belt ـ يخترق الولاية بالعرض ، وعليــه تتقارب المدن ضعف ما تفعـل خارجه ٠ وهنـــاك الفارق الطفيف الذى لاحظه بيخر فىالتباعد بين شمال وشرق ألمانيا وبينجنوبها وغربهــا ٠

ولكن كل هذا لا يدل الا على ان المنــاطق المخلخلة بالسكان يعـــانى فيهــا سكان الريف مزيدا من الصعاب والمشقات للحصول على الخـــدمات المركزية من المدن بزيادة مسافات التباعد وبالتالى المجهود والتكاليف ٠ كذلك يجـــد لوش أن التبــاعد بين مدن من طبقة معينة هو أكبر فى أيوا منـــه

فى انجلترا ، وأكبر فى نبراسكا منه فى أيوا · والواقع أن أثر كثافة السكان على التباعد ـ ولذلك على الحجم ـ ليس واضحا تماما للآن ، وربما كان مذبذبا بطبيعته · ومحاولات الربط بدون دراسة الوراء التاريخى قد تكون مضللة · فأحيانا قد تفسر كثافة السكان الريفيين العالية شدة تقارب (وضخامة أحجام) المدن ، ولكن أحيانا أخرى قد تكون كثافة السكان الريفيين المنخفضة أو المتناقصة نتيجة لنمو المدن ·

وتتضح العلاقة الموجبة بوضوح بين كثافة السكان العامة وكثافة المدن ، بصورة مناقضة لنتائج النظرية المركزية ، فى دراسة فينيد Winid على بولنده وانجلترا والولايات المتحدة · وفيها يتراوح متوسط التباعد بين المدن بين ١٣٣ كم كما فى نيفادا ، ٦ كم فى نيو جرزى · ولابد أيضا أن ننتظر علاقة بين التباعد والظروف الجغرافية التى تضبط كثافة السكان أصلا · هكذا وجد فينيد أن أقل تباعد فى الولايات المتحدة يقوم فى الشمال الشرقى ، وأشد تباعد فى صحراء الجنوب الغربى ومرتفعات الشمال الغربى · وفى انجلترا يجد أقل تباعد فى الشمال ٩ ، ٧ كم ، والجنوب الشرقى فى منطقة لندن ٣ و ١٠ كم ، وغرب الوسط ١٢ كم · أما فى بولنده فأقل تباعد فى الغرب : بوزنان ١٥ كم ، وسيليزيا العليا ١٦ ، بينما أشد تباعد فى الشرق : Polésie ٥٢ ، نوفوجوروك ٤٨ ، فلنو ٤٤ كم ·

ويتفق هذا مع ما يجد تيلور فى الولايات المتحدة بالنسبة لمدن + ١٧ ألفا · فعلى فرض أن مدن كل ولاية تتباعد فيما بينها بمسافة متساوية ، ومن ثم استخراج متوسط « مربع نفوذ » المدينة الواحدة بقسمة عدد المدن على مساحة الولاية ، يجد تيلور أن التباعد يزداد كلما تحركنا من نيو انجلند غربا الى نيفادا · « فمربع نفوذ » كل مدينة يزيد بنحو ٣٠٠٠ ميل مع كل بوصة نقص فى المطر · ولما كان متوسط تباعد المدن هو الجذر التربيعى

« لمربع النفوذ » المذكور ، فهو يصل الى هذا الترابط الشديد بين المطر والتباعد على طول ترافرس نيو انجلند ـ نيفادا :

المطر بالبوصة	١٠	١٥	٢٠	٢٥	٣٠	٣٥	٤٠
التباعد بالميل	٣٢٠	١٧٨	١٤١	١٢٤	١٠٠	٤٥	١٤

هكذا لا شك أن الضوابط الطبيعية التى تحكم كثافة السكان تؤثر كذلك فى تباعد المدن ٠ وعلى أســاس دراسة فينيــد يمكن أن نعتبر المناطق التى لا يزيد التباعد المدنى فيها عن ١٥ كم شديدة التكاثف ، والتى تزيد عن ٥٠ كم شديدة التخلخل المدنى جدا ، والتى تتراوح بين ٣٠ ، ٥٠ شديدة التخلخل ، والتى تتراوح بين ١٥ ، ٣٠ متوسطة الكثافة ٠ وذلك لأن مسيرة ٥ر٧ كم تحتاج الى ســاعة أو نصف ساعة بالقدم أو نصف ساعة بالدراجة ، وبذا تمكن من الاتصال اليومى الدائم بين الريف والمدينة ٠ ولكن مسيرة ٢٥ كم تستلزم وسيلة ميكانيكية وزيارات اقل ٠ ويتضح أثر كثافة السكان فى هذا كله من جداول الربط الآتية :

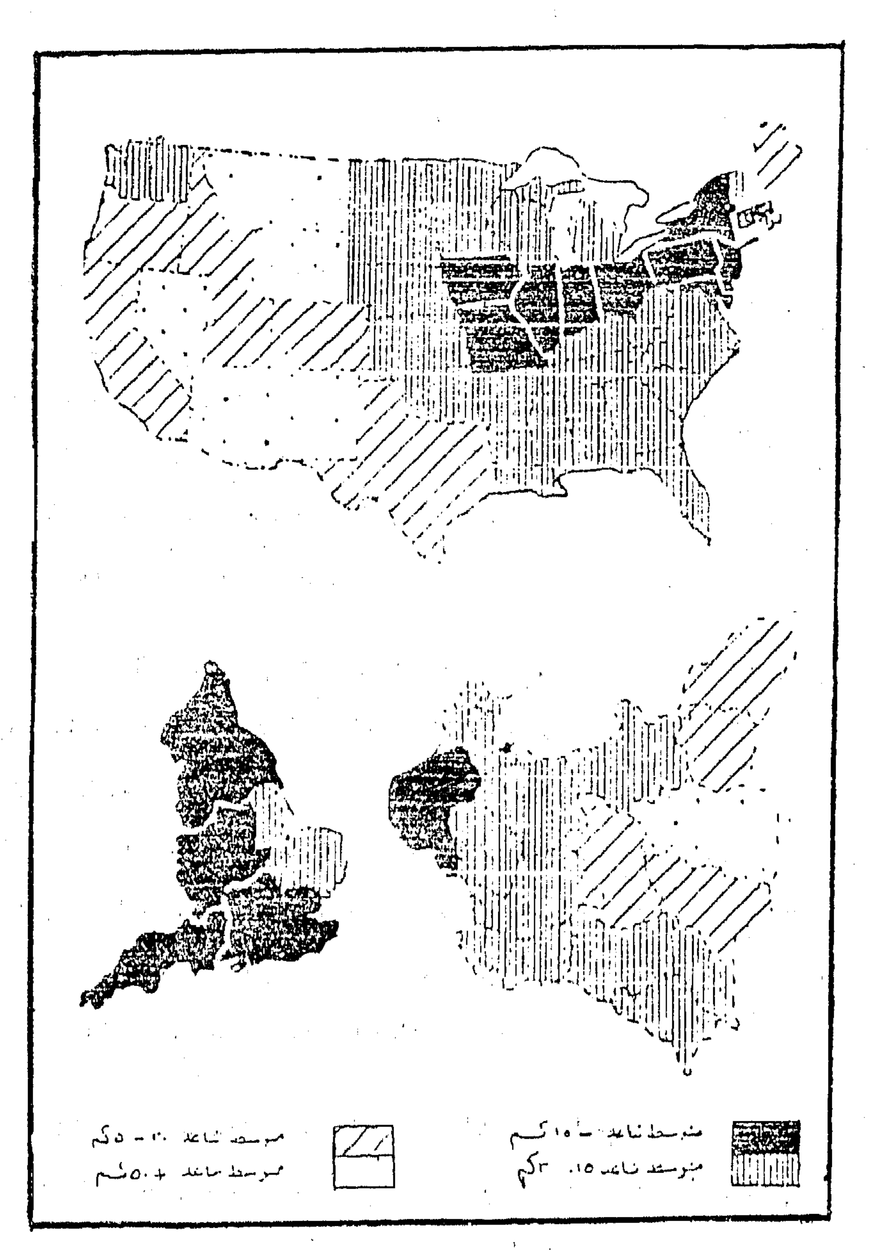
الولاية	كثافةالسكان /الكم٢	تباعدالمدن بالكم	الولاية	كثافةالسكان /الكم٢	تباعدالمدن بالكم
نيفادا	٨ر٠	١٣٢	ايداهو	٠ر٢	٣٨
نيو مكسيكو	٤ر١	٧٥	واشنطن	٠ر٩	٢٨
أريزونا	٥ر١	٩٣	داكوتا الشمالية	٧ر٣	٢٤
مونتانا	٤ر١	٥٧	داكوتا الجنوبية	٥ر٣	٢٦
ويومنج	٩ر٠	٥٥	لويزيانا	٩ر١٧	٢٤
كاليفورنيا	١ر١٤	٣٨	مسيسبى	٨ر١٦	٢٠
تكساس	٦ر٨	٣٤	اركنساس	٦ر١٣	١٩
أوريجون	٩ر٣	٣٥	فلوريدا	٤ر١٠	٢٣
كولورادو	٩ر٣	٣٣	ألباما	٩ر١٩	٢١

تنسى	٢ر٢٤	٢٢	انديانا	٨ر٣٤	١٣
فرجينيا	٢ر٢٣	٢٢	نيويورك	٠ر١٠٢	١٤
أوكلاهوما	٣ر١٣	١٩	بنسلفانيا	٩ر٨٢	١١
كانساس	٩ر٨	١٩	أوهايو	٠ر٦٣	١١
نبراسكا	٩ر٦	١٩	الينوى	٦ر٥٢	١١
مشجن	٥ر٣٢	١٨	دلاوير	٨ر٤٦	١٠
وسكونسين	٥ر٢٠	١٧	نيوجرزى	٨ر٢٠٧	٨
منسوتا	٢ر١٢	١٥	ماريلاند	٠ر٦٣	١٤
أيوا	١ر١٧	١٣			

فالعلاقة الطردية بين كثافة السكان وكثافة المدن واضحة بصورة عامة ٠ فالولايات شبه الصحراوية هى التى تتباعد فيها المدن جدا : فليس هناك ولاية تزيد فيها المسافات بين المدن عن ٥٠ كم ، تتعدى كثافتها العامة ٥ر١ فى الكم٢ ٠ وبالمثل فى انجلترا ، فان أشد تباعد ، ١٧ كم ، يوجد فى الشرق والجنوب الغربى حيث أقل الكثافات السكانية ٠ كذلك الحال فى بولنده :

Voïévodie	تباعد المدن	كثافة السكان	Voïévodie	تباعد المدن	كثافة السكان
Polésie	٥٢	٨ر٢٠	تارنوبول	٢٢	٨ر٨٧
Novogorodek	٤٨	٢ر٣٥	لفوف	٢١	٢ر١٠٠
فيلنو	٤٤	٦ر٣٤	كراكوف	١٨	٢ر١١٤
سيليزيا	١٦	٩ر٢٦٥	فارسوفيا	٢٢	١ر٧٢
بوزنان	١٥	٢ر٧٤	لوبلين	٣١	٠ر٦٧
بوميرانيا	٢٢	١ر٥٧	بياليستوك	٢٦	١ر٤٠

ولكن ينبغى أن نلاحظ أن علاقة كثافة السكان بتباعد المدن تختلف من بلد الى آخر ٠ وكذلك لا تلعب كثافة السكان دورها وحدها ، وانما



شكل ٧ — كثافة الشبكة المدنية
في الولايات المتحدة وانجلترا وبولندة في ١٩٢٠
[من نبفيد]

بالاشتراك مع القوى الاقتصادية والاجتماعية المختلفة · فتباعد المدن فى كل من بوزنان وبوميرزة من ناحية ، وفى كراكوف ولفوف وتارنوبول من ناحية أخرى ، متشابه الى حد بعيد ١٥ ـ ٢٢ كم ، ولكن كثافة السكان فى المجموعة الثانية تزيد عنها فى الأولى بنسبة ٥٠ ـ ١٠٠ ٪ · ويرجع هذا الى أن الاقتصاد تجارى اكثر فى المجموعة الأولى ، بينما هو زراعى معاشى أساسا فى المجموعة الثانية · وبالمثل فى الولايات المتحدة · فالتباعد فى لويزيانا وداكوتا الشمالية متشابه (٢٤ كم) ولكن كثافة السكان نحو ١٨ ضد ٤ على الترتيب · والتباعد فى كل من فرجينيا وتنسى وفلوريدا أشد منه فى كانساس ونبراسكا ، بينما كثافة السكان أعلى فى المجموعة الأولى ، وذلك لفقر الجنوب وتأخره الاقتصادى ·

٣ ـ أما عن القانون الثالث من أن لكل حجم بعدا معينا ، فان كريستالر يجد أن مسافة التباعد الدنيا السابقة (٧ كم) تزيد فى حالة المرتبة الحجمية التالية بنسبة $\sqrt{3}$ × ٧ أى ١٢ كم ، بينما ستحدد منطقة للخدمة تبلغ ٣ أمثال الأول مساحة وسكانا · والجدول التالى يلخص مراتب الحجم ـ والخدمات طبعا ـ ويربطها بمعدلات تباعدها ومساحات مناطق نفوذها · ويشتق كريستالر أسماء هذه المراتب من المراكز من الوحدات الادارية المتفاوتة الحجم والأهمية فى أجزاء المانيا المختلفة ·

أما لوش فيعد جداول بعدد المدن ذات الأحجام المعينة ، ويحقق مسافات الأبعاد التى تفصل بينها ، ثم يرسم لها منحنيات حدوث عادية ، منحنى لكل فئة حجمية ، فتبرز توا العلاقة العكسية بين الحجم والتباعد · وهو يطبق هذه الطريقة على توزيع المدن فى انجلترا عام ١٩٣٠ ، فيجد العلاقة مثالية لحد كبير . كما يجد علاقة قوية فى الينوى وانديانا وأوهايو أيضا (شكل ٨)

«Thus for every size of town there is a typical, though not even theoretical unequivocal, distance».

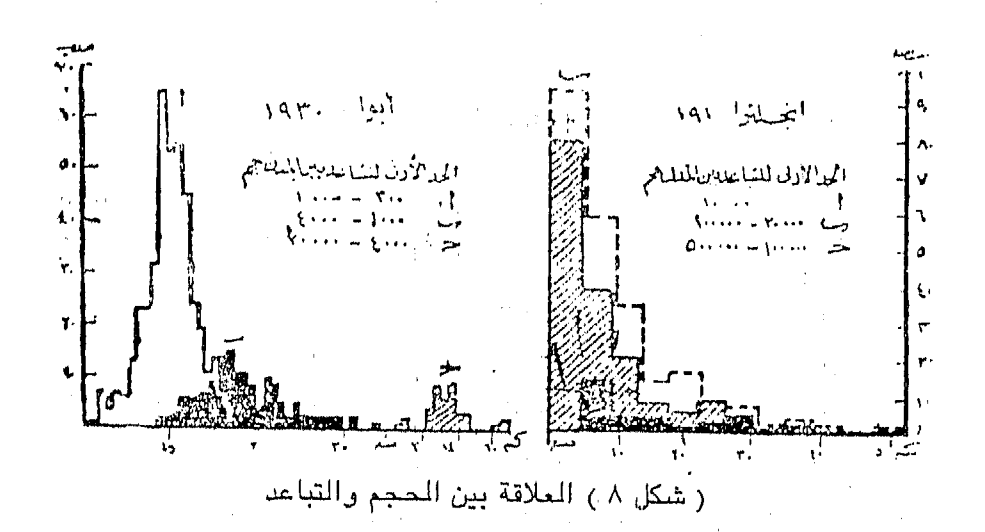
مرتبة المدينـة		عدد السكان بالتقريب أى الحجم	التباعد بالأميال	مساحة منطقة الخدمة بالميل ٢
١	(M) Marktort.	١٠٠٠	٤ر٥	١٨
٢	(A) Amtsort.	٢٠٠٠	٧ر٥	٥٤
٣	(P) Provinzstadt.	٤٠٠٠	١٣	١٦٠
٤	(B) Bezirksstadt.	١٠٠٠٠	٢٢ر٥	٤٨٠
٥	(G) Gaustadt.	٣٠٠٠٠	٣٩	١٥٠٠
٦	(K) Kreisstadt.	١٠٠٠٠٠	٦٧ر٥	٤٥٠٠
٧	(L) Landstadt.	٥٠٠٠٠	١١٦	٢٥٠٠

كذلك يضرب لوش مثلا ألمانيا . فى ١٩٢٨ كان عـدد الحلات فى ألمانيا ٥١٠٠٠ر، فى مسـاحة قدرها ٦٨٣٠٠٠ر ميل ، بواقـع اقليم قطره ٦ر١٠ ميل لكل حلة فى المتوسط ، مما يعنى متوسط تباعد قدره ٢ر٢ ميل . فـاذا افترضنا أن ك = ٣ لكل ألمانيا ، فبحسـب الجدول الأول (ص ٢٠٥) فـان المسافات النظرية التى تفصل بين الأحجام المختلفة ينبغى أن تكون كمـا يلى - مع ملاحظة أن المسافات الفعلية تقترب منها جدا :

مرتبة الحجم	المسافة النظرية بالميل	درجة المكان	امثلة
صـفر	٢ر٥	قرية	أمثلة محليـة عديدة
١	٤ر٤	قرية	
٢	٧ر٥	مدينة قروية	
٣	١٣ر١	مدينة كونتية	
٤	٢٢ر٥	مدينة كونتية	
٥	٣٨ر٨	عاصمة مركز	ميونيخ - أو جزبرج
٦	٧٦ر٥	عاصمة مركز	٣٨ر٨ ميل

٧	٥ر١١٧	عاصمة اقليمية	ميونيخ – نورمبرج ٤ر١٢٤ ميل
٨	١ر٢٠٣	عاصمة ولاية	ميونيخ – زيوريخ ١ر٢٢٣ ميل
٩	٠ر٣٥٠	عاصمة كبرى	برلين – كولونيا ٥ر٣٦٧ ميل
١٠	٠ر٥٩٥	عاصمة الدولة	برلين – باريس ٦٧٥ ميل

كذلك وجد برش Brush فى دراسته لجنوب غرب وسكونسين أن متوسط المسافة التى بين الـ ١٩ « مدينة » فى المنطقة هو ٢١ ميلا ، وبين الـ ٧٣ « قرية » هو ٩ر٩ ميل ٠ وهى أبعاد تتفق الى حد بعيد مع ما وجد بريس فى اكونتيات فى جنوب انجلترا ٠ فهو يميز بين نوعين من مراكز الخدمات : العليا والسفلى ، ويجد أن متوسط التباعد بين كل المراكز الأولى ٢١ ميلا ، بينما متوسط الفاصل بين كل المراكز السفلى فيما بينها أو مع العليا هو ٨ أميال ٠ من كل هذه الأمثلة نرى علاقة لا شك فيها بين الأحجام والأبعاد ، الا أن الملاحظ أن هذه العلاقة تضعف نوعا مع زيادة حجم المدن ، لا لسبب الا أن عدد الملاحظات يقل عادة فى حالة المدن الكبرى ٠



(شكل ٨) العلاقة بين الحجم والتباعد

نقـــد النظرية

أوجــه النقــد

قوبلت النظـرية السـداسية بكثير مـن النقـد ، بعضـه فى الشـكل ، وبعضه فى الموضوع • ولكن محـور هـذا النقـد هو أن النظرية نظرية أكثر منها واقعية ، صارمة لا مرنة ، وأنهـا غالت كثيرا فى تقـدير قيمة عـامل الخدمات كعنصر منظم لتوزيع الحلات المدنية فى الاقليم ، لأنهـا تجـاهلت عوامل أخرى تنفى التنظيم النظرى • ويمكن تفصيل مثالب النظرية فيما يلى :

١ ـ الشكل • من حيث الشكل : تقدم النظرية نظاما معقدا نظريا ، وأكثر تعقيدا لدرجة اليأس من النـاحية الواقعية • ويرى البعض أنهـا كفكرة نظـرية ليست الا هامشية بالنسبة لجغرافية المدن ، شأنها شـأن المبـادىء النظرية التى يضعها الاقتصاديون بالنسبة للجغرافيا الاقتصـادية ، ولـو أنهـا قـد تحفـز الباحث •

كذلك ينتقـد E. Neef اتخـاذ كريســتالر عدد التليفونات مقياسا للمركزية ، عـلى أساس أن نسب التليفونات انما تعبر عن وظـائف اقليميـة معينة فقط ، وأن كريستالر لا يأخذ فى الاعتبـار اختلافات جغرافية هامة بين الأقاليم فى فكرته • ويضيف اريكسن أن مقياسا كهذا من شأنه أن يفشـل فى معظم أجزاء الولايات المتحـدة ، حيث يوجد التليفون فى المنازل الريفية والمدينة على السواء ، الى جانب المؤسسات التجارية والمهنيـة •

كذلك يؤكد بريسى نفس الانتقـاد ، ويرى أنه لابد أولا من وضـع مقياس مقبول للخدمات المركزية الكلية يستمد من عـدد السكان المشتغلين بخدمات معينة زيادة عمن يؤدونها محليا للمدينة • وهو نفسه يقدم على هذا الأساس جزءا من هذا المقياس ـ الجـزء الريفى من المركزية • وبالمثـل يقترح أولمـان اضافه مقاييس للمركزية كحجم تجـارة الجملة والتجـزئة وعدد السيارات التى تدخل المدينة ••• الخ •

٢ ـ طبقات الخدمات المركزية · نظرية المراكز المتراتبة بناء ضخم يقوم على فرض أولى بسيط ولكنه جوهرى جدا : أن الخدمات المركزية تتوزع على شكل نظام طبقى متراتب hierarchical class-system ، يمكن تمييز درجاته ومراتبه بوضوح · ومصدر هذا الفرض مستمد من الواقع : فالمراكز المدنية تختلف فيما بينها ، ونحن فى لغتنا الدارجة نعبر عن ذلك على المستوى الحدسى حين نتكلم عن ضيعة وقرية وبلدة ومدينة ومتروبوليس ·· الخ · ومن المفهوم عند كريستالر أن تراتب الخدمات فى نظام طبقى يعنى ، أولا ، أن كل طبقة أعلى تملك كل مجموعة الخدمات التى تملكها الطبقة السفلى التالية ، مضافا اليها عدد آخر من الخدمات الأرقى الأكثر تعقيدا · ثم هو يعنى ثانيا أن لكل طبقة وظيفية أو مرتبة خدمات حجما سكانيا يرتبط بها بدرجة كبيرة . وذلك عن طريق الدخل ، لأن بيع مزيد من الخدمات يعنى مزيدا من الدخل ، وبالتالى يعنى مزيدا من القدر على التحمل بالسكان ، ومن ثم فهناك سلم طبقى أيضا من أحجام المدن · من هذا يتضح أن كل النظرية تبدأ من ، وتتوقف على ، وجود نظام طبقى بالفعل فى مراكز الخدمات ·

ولكن هذا الافتراض القاعدى قد فند ، ونفى البعض وجوده بصورة تهدد بسقوط البناء · فكما يحتج فايننج Vining ، تتبع معظم دراسات النظرية المركزية أسلوبا قبليا a priori : فتبدأ بتصنيف المراكز المدنية الى طبقات أو مراتب ، ثم تحدد مجموعات الوظائف أو الخدمات التى تملكها كل طبقة ، ثم تعود الى واقع المدن فى الاقليم فتطبق عليها هذا التصنيف وتثبت بذلك وجوده منها · كذلك التصنيف الطبقى المفروض تقسيم اعتباطى بحت arbitrary فلماذا لا نميز بين عدد أكبر أو أصغر من المراتب ؟ وما هى حدود ابتداء وانتهاء كل مرتبة ؟ انها لذلك لا تمثل وحدات تركيبية طبيعية مستقلة · لكل هذا ينتهى فايننج الى الشك فى وجود نظام طبقى فى

مراكز الخدمات الا بصورة تجاوزية اعتباطية ، والى أن المراكز المدنية تتباين على الاتصال ، فى صورة متصل along a continuum لا على نظام طبقى ·

وللرد على هذا النقد المخطير درس برى وجاريسون الأسس الوظيفية للنظام التراتبى فى كونتية سنوهوميش Snohomish فى ولاية وشنطن بالولايات المتحدة ، وذلك باتباع أسلوب جديد عكس الأسلوب التقليدى · فلم يفترضا أن المدن تقع فى مراتب طباقية ، بل بدآ بحصر كل الوظائف والخدمات فى كل المراكز وتصنيفها واعطاء رتبة لكل منها ranking · وعلى أساس مدى شيوع أو تخصص كل نوع من الخدمات وتوزيعه احصائيا فى كل مركز ، وقعت المراكز من نفسها فى ٣ مراتب يمكن أن نقول انها تقابل الضياع والقرى والمدن · وبهذا ثبت بطريقة سليمة علميا أن تباين المراكز المدنية يتم على أساس طبقى ، وأن أساس نظرية كريستالر سليم · ولكننا سنعود الى هذا بمزيد من التفصيل فى دراسة الحجم ·

٣ ـ العامل الجغرافى · تغفل النظرية العامل الجغرافى بالمعنى المباشر ، أى عدم التجانس فى سطح الأرض من تضاريس أو تربة ، وزراعة واكيومين · فتراتب وتنظيم النظام النظرى للتباعد والحجم يتوقف على سهل خيالى يتوتر وينقبض فى الحقيقة الى سطح مجعد متقطع متنافر ، ولابد للبناء النظرى المنظم من أن يختل مع هذا · وكما يعبر ناقد مجلة Geog. Review وهو يشير الى مناطق الخدمات ومراكزها المدن المتراتبة : « انها تكون نمطا يشبه بشكل ما شبكة سمك مبسوطة على شاطىء ، خيوطها الخلوية منتظمة متناسقة حيث الرمل ناعم أملس ولكن مجعدة مضطربة حيث تشتبك الشبكة فى الصخور » ·

فاذا كان التباعد فى النظرية يحدد الحجم ، فان أحجام كثير من المدن معطاة ، وهى التى تحدد تباعد المدن المحيطة · فحيث تتحدد مظاهر السطح

بصورة قوية لا مفر منها تتحدد مواقع قبلية لأحجام هامة ، منها تبدأ الأحجام المحيطة وتتحدد بحسب البعد عنها · أى أن كثيرا من المواقع والأحجام تتحدد سابقة للتباعد النظرى ، ثم هى التى تقوده وتتحكم فيه · فالنظرية تقلل كثيرا من أهمية المواقع الخاصة أو النوعية ، أو بالأحرى فكرة « الموقع » بالمعنى الجغرافى الصحيح ، وذلك فى سبيل تفسير الانتشار العام أو بالأحرى « التباعد » · « فالموقع » ليس مجرد نقطة من نقاط شبكة التباعد العديدة ، ولكنه أحيانا محور لنسجها ·

ويؤكد أولمان قيمة العامل الجغرافى فى توزيع المدن ممثلا بحالة شيكاجو · فبحسب « النظرية المركزية » ، فان العامل الأول الذى يفسر شيكاجو هو انتاجية الغرب الأوسط ، أما موقعها على النهاية الجنوبية لبحيرة متشجن فثانوى ، اذ لابد للمدينة لتنجح من أن تتوسط منطقة منتجة ، ولو لم تكن هناك بحيرة متشجن لكان سكان مدن الغرب الأوسط على نفس ضخامتهم الحالية على أرجح الظن ·

كذلك يعترض تريكار بأن توزيع المدن الفعلى فى العالم يتركز فى مواقع ساحلية لا داخلية ، أى هامشية لا متوسطة مركزية ، وبأن المدن تميل الى الظهور فى أماكن معينة لا هندسية كأقدام الجبال وخطوط تقطع السكنى والزراعة والانتاج الخ ، أى فى « مواقع » خاصة مستقلة عما تفترضه النظرية · وبالمثل يقرر بيرجل أن النظرية تصطدم مع الحقائق بجلاء : فكل المدن الكبرى الهامة فى أمريكا لا تقع فى وسط اقليم وانما على أطرافه · بوسطن ، نيويورك ، فيلادلفيا ، بلتيمور ، نيواورليانز ، دترويت ، شيكاجو ، الباسو ، بورتلند ، سياتل ، سان فرنسسكو ، لوس انجلس · ولكن قد يكون الرد هو أن الوقوع على جبهة مائية لا يلغى النظرية ، وانما كما فى حالة النظرية الحلقية داخل المدينة « ينصف » مفعولها ، بمعنى أن يظل النظام

المركزى يعمل وانما على جانب واحد مبتدئا من المدن الكبرى الساحلية كأقطاب لنظام تباعد تراتبى هندسى نحو الداخل ٠

كذلك يجد بيرجل أن التباعد ليس متجانسا فى الولايات المتحدة سواء بالنسبة لكل المدن أو لفئة حجمية معينة ٠ فهناك ٤٠ مدينة فى ولاية وشنطن : ثلاث منها تزيد عن ١٠٠ ألف ، البعد فيها بين سياتل وتاكوما ٣٦ ميلا ، وبين سياتل وسبوكين ٢٣٠ ميلا ٠ كذلك واشنطن العاصمة الاتحادية لا تبعد عن بلتيمور فى الشمال الا ٣٦ ميلا ، وعن رتشمند فى الجنوب ١١٠ ميلا ٠ وحتى فى الوحدات الاقرب الى التجانس لا نجد صدى للنظرية فى الحقيقة : فمثلا كانساس ونبراسكا فى نفس المساحة تقريبا ، ولكنهما تختلفان فى عدد المدن وتباعدها وأحجامها كالآتى :

	المساحة بالميل٢	عدد السكان	عدد المدن
كانساس	٨٢٫٠٠٠	١٫٨٠١٫٠٠٠	٦٤
نبراسكا	٧٧٫٠٠٠	١٫٣١٥٫٠٠٠	٣٦

وربما احتج بأن هذا اختيار مبنى على فهم خاطىء للنظرية التى تشترط وحدات مساحية متجانسة ، ولكن هذا النقد مع ذلك يؤكد نقطة هامة ، وهى عدم صلاحية النظرية للمساحات الكبيرة لأنها تضم مساحات عديدة غير متجانسة ، وأن النظرية لا تصلح الا لوحدات مساحية صغيرة ، وحدات تجانسية كالموازيكو ٠ ويؤكد اولمان ضرورة هذا التعديل والتحديد ٠ واذا كان تنظيم المراكز المركزية ومناطق خدماتها التابعة قد يقترب من الانتظام « العادى » فى الأقاليم الزراعية مثل الغرب الأوسط ، فانه يتكسر ويختل حيث توجد مناطق جبلية أو جرداء ٠ بل حتى فى السهول الزراعية مثل جنوب ألمانيا ـ حقل تجارب كريستالر نفسه ـ لم يمكن تقريب الواقع من النظرية الا ببعض من العناء والعنت ، والقسر والابتسار ـ « coup de pouce »

كما يقول تريكار • وهكذا لا يمكن لنظرية هندسية أن تفسر كل التفسير ظاهرة غير هندسية أساسا ، ولا لعامل متجانس أن يفسر وحده حقيقة متنافرة •

٤ ـ العامل الادارى • العامل الادارى يضاد النظرية : فالحاجة الى الدفاع المحلى والضبط الادارى دعت الى تقسيم الاقاليم الى وحدات ادارية • والوحدة الادارية المثالية هى التى تتألف من قاعدة كمركز لها ، ثم من مجموعة من المراكز التابعة الأقل مرتبة ، ثم من منطقة هامشية مخلخلة السكان تفصل الوحدة عن جاراتها • ولقد كانت حدود تقسيم التجارة والروابط الحضارية ، ولا زالت ، النوع المفضل من الحدود الادارية سواء الكبرى أو الصغرى ، وهى تتفق دائما مع مناطق كثافات السكان المنخفضة • والفلاح مثلا ينتظر أن يقوم بتسويقه ويدفع ضرائبه ويستعمل المؤسسات والمرافق ـ كالمحاكم ـ فى تلك المدينة التى يمكنه وصولها بأسهل طريق ، وليس فى مدينة نائية متطوحة فى طرقها ولن يزورها أبدا فى الظروف العادية • وعلى هذا فان الوحدة الادارية المحلية ينبغى أن تحدد على أساس سهولة الوصول الى مدينة ، وخط تقسيم التجارة المحلية خير مؤشر الى هذا الأساس • أما خطوط التقسيم الطبيعية كالغابات أو المستنقعات فكانت تستعمل كثيرا فى الماضى ولكن مغزاها اليوم قل لتعدين الانسان لها •

والفكرة الأساسية فى الوحدات أن تكون متماسكة ، متماثلة السكان والمساحة بقدر الامكان ، لكل منها مركزها الادارى الرئيسى فى الوسط الجغرافى ، وحدودها مناطق تخلخل فى السكان • ومثل هذا الأنموذج المثالى يتحقق جزئيا باعتبارات عامل السوق الريفى أو الخدمات ، ومع ذلك فعامل الخدمات من شأنه أن يعطى للوحدات الادارية على حدودها عدة مراكز من المرتبة الأقل التالية ، وهذا ينافى المبدأ الذى بحسبه يجب على الوحدات

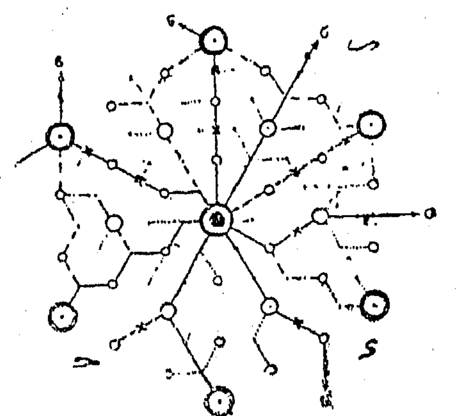
الادارية ألا تقطع الاتصالات والروابط المحلية بقدر الامكان . ولهذا فالواقع ٤٩ العامل الادارى يضعف من الخدمات المركزية كعامل يخلق الهيراركية السداسية المنتظمة .

٥ - عامل التجارة . كذلك تتعارض النظرية مع عامل التجارة أو النقل . وربما كان هذا أشد خطرا من العامل الادارى . فالتجارة تتطلب طرقا تخدم أغراضها أفضل خدمة بأقل كلفة . ولذلك أنسب توزيع للمدن من وجهة نظر التجارة هو الذى يسمح بالاتصال بين أكبر عدد ممكن من المراكز الصغرى الواقعة بين مدينتين كبيرتين على خط مباشر تاركا فى ذلك المراكز الأصغر . كما يشترط كذلك أن المراكز الصغرى الواقعة على الخط ينبغى أن تكون متساوية التباعد عليه .

وعلى التو يبدو هذا النمط مضادا لهيرارشية عامل الخدمات ، التى لا تصلح لقيام شبكة قوية من المواصلات تربط الأماكن ببعضها مباشرة . ولو أن المدن وزعت نظريا على ضوء عامل التجارة وحده لكان من الضرورى وجود عدد من المراكز ذات الرتبة الكبرى أكبر بكثير مما هو الحال اذا سار عامل الخدمات فقط ، وذلك لكى تمد المنطقة كلها بنفس القدر من الخدمات المركزية . كما أن هذا التوزيع المدنى يكون من شأنه أن يقلل من مساحة مناطق الخدمات ، التى تفقد حينئذ شكلها السداسى وتتفلطح على محاور الطرق ، فتكون أعرض بجانبها وتدق بعيدا عنها .

والذى حدث فى التاريخ هو أن عامل السوق الريفية والخدمات ساد فى المناطق التى كانت التجارة فيها كعامل فى نمو المدن اهم من التجارة العبورية ، بينما تجد عامل التجارة أهم فى المناطق التى لعبت فيها تجارة المرور والحركة البعيدة المدى دورا أهم . كذلك ساد عامل الخدمات فى المناطق الزراعية لأن توزيع المدن على أساس هذا العامل يعطى أقل عدد من

المراكز التجارية ٠ وقد تحدد التضاريس سيادة عامل التجارة حيث أن الطرق قد تقتصر على خطوط منفردة على طول الأوديــة ٠ والفارق الأســـاسى بين النظامين هو أن عامل الخـــدمات يرتبط بمنطقة areal ، بينمــــا أن العامل التجارى خطى linear يرتبط بالخط الذى هو وحدة المنطقــة ٠ واذا كان الأول يخلق هيرارشية تتبع المتتالية ١ ــ ٧ ــ ٤٩ ــ الخ ، فان الثانى يخلق هيرارشية تتبع المتتالية ١ ــ ٤ ــ ١٦ ــ الخ ٠ ولقد كان العامل التجارى أو عامل النقل هاما فى مناطق كثيرة معينة فى العصــور الوسطى وحتى قبــل الثورة الصناعية ، وكان بذلك مدعاة الى اختــلال وتعــديل الهيرارشية التى يرتبها كريستالر على عامل الخدمات المركزية ٠ وعلى هذا فالنظرية تغالى فى تقييم عامل الخدمات المركزية فى عصر التبادل المتواتر لا الكفاية الذاتية ، على حساب عامل التجارة ٠ والنظرية تصور وظيفة المدينة كمــا لو كانت مركزا لسوق ريفية مباشرة فقط ، بينما وظيفة المدينة أساسا مزدوجة : مركــز



(شكل ٩) طرق التجارة فى نظام الخدمات الاقليمية النظرى

قطاع (أ) : منطقة كثيفة السكان فيها الحركة المحلية هى السائدة ٠
قطاع (ب) : منطقة كثيفة السكان فها الحركة بعيدة المدى هى السائدة ٠
قطاع (جـ) : منطقة مخلخلة السكان فيها الحركة المحلية هى السائدة ٠
قطاع (د) : منطقة مخلخلة السكان فيها الحركة بعيدة المدى هى السائدة ٠
[عن كريستالر]

لريفها ، ورأس اتصال مع المدن الأخرى مراكز المناطق الأخرى ، وربما كان هذا الأخير أهم من السابق ٠

٦ - العامل الصناعى : أما العامل الصناعى فهو أخيرا من أهم الاعتراضات على أسس كريستالر ٠ فتوزيع الصناعة أبعد ما يكون عن التجانس ، وهو رهن بظروف جيولوجية موضعية ، مما يجعل الصناعة تمثل عامل النقطة التى هى وحدة الخط الذى يرتبط بعامل التجارة ٠ ومنذ الانقلاب الصناعى تركزت الصناعة فى تجمعاتها الكبرى قرب الفحم أو الخام ٠ وقد ترتب على ذلك فى كثير من المدن أن أصبحت الخدمات ثانوية وسادت الصناعة ٠ كما برزت مدن جديدة كمدن الفحم ومدن النوم ومدن الاصطياف والراحة والقواعد البحرية ٠٠٠ الخ ، وفرضت فرضا على الريف بلا أدنى علاقة عضوية بينهما ٠

صحيح أن الخدمات المركزية زادت منذ الانقلاب الصناعى زيادة هائلة لاطراد ارتفاع المستوى المعيشى لسكان المدن ، والزيادة العامة فى عدد وتعقد الخدمات المركزية ٠ وصحيح أن المدينة الصناعية الحديثة تتحول فى صمت مدينة خدمات منوعة كما لاحظ كولن كلارك ٠ ومع ذلك فان المدن الصناعية المتخصصة تنقصها هذه الخدمات غالبا ، ولابد من الالتجاء الى مدن أخرى كبرى مجاورة للحصول عليها منها ٠

كل هذا لا شك يقلب هيرارشية الخدمات المركزية وعامل السوق الريفية رأسا على عقب ٠ ولا شك أن الصناعة هى المسؤولة اليوم أكثر من أى عامل آخر عن الحجم الحقيقى للمدن ، ان لم يكن عن توزيعها الجوهرى ٠ ولا شك أن كريستالر بقدر ما بالغ فى تقدير أهمية عامل الخدمات فى تحديد هيرارشية المدن ، بالغ فى تقليل أهمية عامل الصناعة الحديثة ٠ ومعظم أشكال « الانتاج النقطى point-production » تعاكس وتضاد الترتيب المنظم

الهندسى · ويجد سميلز أن عامل الخدمات الـذى نجح مع كريستالر فى ألمانيا لا يفسر تراتب المدن فى انجلترا وويلز · وينتهى بريسى الى أن « من الواضح أن نظرية المواقع المركزية لا تلقى الا قليلا من الضوء على توزيع الحلات فى المناطق الصناعية المكدسة ··· » ·

الخـــلاصة

لا شك أن هناك وجها لهذه الانتقادات فالنظرية تهمل كثيرا من خصائص البعد المكانى ، ومعظم نتائج البعـد والثقل التـاريخى أى النمو ، كما أنها تهمل الضوابط الوظيفية المختلفة ، المناطقية كالادارة ، والخطية كالتجارة ، والنقطية كالصناعة · فكما يجمل تريكار : « الخطر الأكبر فى مثل هذه الخطة هى أن تصبح نظرية ، وأن تبدأ من فكرة هندسية تطبق على الحقائق لتفسيرها بدلا من تتبع الطريقة العكسية · وهذا هو السبب فى أنها تهمل سلسلة من الحقائق ولا تنطبق على الحقيقة الا انطباقا سيئا »

ولكن يبـدو أن كل هذه التعديلات تسـتدعى تحويرا واسـتدراكا فى النظرية دون أن تحطمها · ونقطة ضعفها تكون حقيقة ان هى حاولت أن تفسر كل مظاهر التوزيع المدنى ، فنظرية العامل الأحادى monistic control من شأنها أن توضح عجز النظرية · ولكن يبدو أنه انمـا قصد بها أساسا أن تفسر الفرشة الأساسية الأصلية كمـا تنخدها وترتبها القوى الاقتصـادية المنظمة بطبيعتها فى المكان ، وأنها لا تهدف الى أن تحل محل العوامل والضوابط الخاصة الأخرى التى هى بمثابة قمم مزروعة على القاعدة الفرشة الأساسية والتى تفرض عليها بالتالى تعديلات محلية كبيرة ·

على هذا فهى لا تدعى أن تفسر كل الأقاليم : ففى مناطق زراعية متجانسة صغيرة المساحة مثلا قد يسود عامل الخدمات والسوق الريفية كما فى جنوب ألمانيا ، وفى مناطق قد تسود العوامل المتدخلة كالصناعة فلا يكون لعامل

الخدمات أى قيمة فى تفسير التوزيع ، كما فى الرور مثلا ٠ كذلك فانها لا تفسر كل ما فى الاقليم الواحد : فقد تفسر الفرشة وتترك القمم الخاصة لضوابط أخرى كالطبوغرافيا ، والمواقع الجغرافية الحرجة ٠ وكما يقول اولمان :

«Some form of the central-place theory should provide the most realistic key to the distribution of settlements where there is no marked concentration in agricultural areas, where explanation has been most difficult in the past.»

فالنظرية اذن لم تقصد أن تدعى أنها العامل الوحيد ، أو الأهم ، وانما القاعدى ، والعوامل الأخرى تتكفل بالابتعادات عنه بدرجات متفاوتة ٠ فهى اذن لا تهدد بالاطاحة بفكرة « الموقع » الجغرافى ، تلك الفكرة الأولية جدا فى الجغرافيا ، ولا تدعى تفسير « توزيع » المدن ، تلك الفكرة المركبة من عناصر التباعد والحجم والموقع ، وانما تفسر عنصرا واحدا منها هو التباعد ، المغرس المدنى semis عند الفرنسيين ٠

وربما كان السبب فى مهاجمة البعض للنظرية هو اعتقادهم بأنها تحاول أن تفسر أكثر مما ينبغى لها ٠ يقول بريسى :

«Christaller did the cause of urban geography a disservice by claiming a wider application for histheory of location than was justified.»

ولكن لوش من الناحية الأخرى يؤكد هذه التحفظات والاستدراكات ، فيكرر أن الواقع يبتعد عن النظرية لانتهاء عصر الكفاية الذاتية وعصر المحلية ، وأنه لا يوجد اقليم ترابى كامل نموذجى الا كصدفة سعيدة ٠

«A clearly defined economic landscape is a piecé of good fortuné rather than a natural subdivision of a state.»

على أن هذا لا ينفى أساس النظرية وقيمتها فى التعرف على درجة من

النظـام والمنطق فى الفرشات الاقليمية الأسـاسية regional substrata تحت كل الخلط والتداخل الذى يميز السـطح ٠ وعـلى أسـاس التحفظات والتعديلات يقبل النظرية كثير من الجغرافيين مثل أولمان ، الذى يقول انهـا بهذه الصورة تشبه نظرية المنـاطق الحلقية داخل المدينة ٠ وينبغى الا نغمط النظرية حقها فى هذا الصدد : فهى أول نظرية عامة تفسر الأساس القـاعدى لشبكة المدن فى الأقاليم ٠ قد تقدم السياسة والحروب واختلافات الطـاقة والنشاط والصدف التاريخية تفسيرا جزئيا لهذه الشبكة ٠ والجغرافيون من جانبهم تعودوا أن يرجعوا الى « ضـوابط » طبيعيـة كالمرافىء والمعـادن وغيرها ٠ ولـكن النظرية المركزية تكشف عن عامل أسـاسى لا يقل أهمية هو عامل المركـزية factor of centrality الـذى يعمل مسـتقلا عن طبيعة الأرض فى المحـل الأول ٠ وبهـذا تضفى النظرية نظـاما وتناسقا منطقيـا وبساطة على ما كان يبدو من عشوائية وخلط فى توزيع المدن ، تماما كمـا أخضعت التطورية آلاف الحقائق المضطربة فى عالم الحيـاة لنظـام بسيط متكامل ٠

أضف أن ادخال الطريقة الرياضية على دراسة انتشـار المدن تتفق مع الاتجـاه العلمى الحديث عامة ومع اتجاه فروع جغرافية اخرى كالجيومور ـ فولوجيا ، وبهذا تمثل فتحا حقيقيا فى المادة ٠ كذلك ثبت أن النظرية هـامة جدا فى التخطيط الاقليمى وخاصة فى المنـاطق الجديدة وطبقت فعلا فى شرق المانيا ، وهى بهذا تدخل بالجغرافيا فى الميدان التطبيقى ٠

والبعض بعد يقبل حدا ادنى من النظرية فكرتها العامة من أن كل مدينة تبدو كما لو كانت فى سلم من التراتب المركب الذى تجـد نفسها فيه سـيدة ومسودة ، تابعة ومتبوعة فى نفس الوقت ، وذلك دون التقيد بحـدود النظـرية الهندسية الصارمة ٠ مثال ذلك برون ، الـذى يرى أن المحـاولات الرياضية والاحصائية هندسية أكثر مما ينبغى ، والذى يرى أن :

«La théorie de Lalane est la plus théorique des théoriés, en ce sens qu'elle repose sur le plus hypothétique des hypothéses.»

وبالمثل يحذر سور ، الذى يتفق على أن هندسية لالان ساذجة وبعيدة عن الروح الجغرافية الحقة ، فيقول :

«Avec la recherche des formules théoriques ou empiriques ; l'étude des deviations de la realité à ses schémes, s'introduit un esprit de rigueur dans l'explication geographique. On peut attendre beaucoup de ces études, à condition d'avoir toujours présente à l'esprit cette complexité des faits géographiques qui implique une certaine contingence.»

ومع ذلك يعود سور فيعترف بأن التحليل الاحصائى فى دراسة توزيع المدن الاقليمى أثبت خصوبته وغناه فى وسط وشرق أوربا · وبالمثل يأخذ تريكار على النظرية صرامتها الهندسية ولكنه يعترف لهـا بالصحة والقيمـة : « ··· يمكننا اذن أن نلوم على نظرية كريستالر جمودها الهندسى · ولكنها مع ذلك ليست بلا فائدة : فهناك فى الواقع ، كنتيجة لتنافس المدن فيما بينها ، ميل لهذه الأخيرة الى أن تتنضد بشكل منتظم بدرجة قلت أو كثرت ، والى أن تتباعد بحسب ايقاع معين · ومن النادر أن تنمو مدينتان كبيـرتان بجانب بعضهما البعض وبنفس الوظائف ··· » ·

الفصل الثامن

الحجم

يقصد بدراسة الحجم هنا عـدد سكان المدينة وليس اتساعها كمنطقة مبنية • ولحجم المدينة أهمية كبيرة • فمن الناحية الفعلية يتخـذ الحجم مؤشرا مركبا الى ، ومقياسا عاما ، لوزن المدينة كما يتحدد بعـدد كبير من الضوابط والعوامل التى تدخل فى تقييم أهميتها • ولـكن يجب أن يكون واضحا أن الحجم مقياس عام تقريبى لا أكثر • فتصوره يبدأ من اللحظة التى نميز فيها بين القرية والمدينة • وبعدها يبدو هذا القصور فى عـدم امكان الربط الدقيق بين الحجم وغيره من عناصر تكوين المدينة كالوظيفة والتركيب والاتساع والكثافة ••• الخ • فمن الصحيح مثـلا أن وظائف معينة لا تظهر الا بعد تحقيق حجم معين ، وأنه بوجه عام كلمـا زاد الحجم كلما تعددت الوظائف • ولكن مثل هذا الارتبـاط عام عائم جدا • كـذلك أوضح كريستالر وأولمان وغيرهمـا أن الحجم ليس دليـلا مطلقا على المركزية centrality ، بل قـد يكون مضللا أحيانا • ومع ذلك فحجم المدينـة فى الذهن العـام معيار معقول للأهمية العامة للمدينة ، وبوجه خاص لقيمـة موقعها • وفيما عدا هـذا ، فالحجم فى ذاته عنصر هـام من عنـاصر مجتمع المدن فى الاقليم ، ويحتاج الى تفسير على هذا الأساس • ويمكن أن نتنـاول الموضوع من ثلاث زوايا : هرم الحجم وتركيبه ، ثم ضوابط الحجم ، وأخيرا قـدة الحجم •

هـرم الاحجام

تفـاوت الأحجـام

١ ـ **دراسة الحجم :** ليس تصنيف المدن الى فئـات حجمية تصـنيفا وظيفيا ، لأن من المستحيل ايجـاد ربط تام بين الحجم والوظيفة أو اتخـاذ الحجم أسـاسا لتصنيف نوعى typological من هنـا قلنـا ينبغى الا نغـالى فى تقدير أهمية الحجم · ومع ذلك فهنـاك على الأقل مـلامح وظيفية ونوعية عامة ترتبط فى خطوطها العريضة جـدا بالحجم · ولـذلك فليس تصنيف الفئات الحجمية عملية آلية أو شكلية بحتة · فعملية التمـدين كما صور بويت Poete تشبه عمليـة التكثيف : فقوى التمدين تسـلط على سكان الريف « فتبخرهم » منه « لتكثفهم » فى نوبات مدنية · وكما يتفاوت حجم التكثيف المائى من ذرات السـحاب الى حبات الندى والمطر وكريات البرد وكتل الجليد ··· الخ ، فكذلك تتفاوت الأحجام فى التكتيف المدنى من مدن قزمية ميكروسكوبيـة الى مـدن متوسـطة وضخمة وعمـلاقة ، من microville وما سـماه جرادمان Gradmann بالمدينـة القزميـة Zwergstadte (مثـل دنكلزبول Dinkelsbuhl) الى الميجـالوبوليس megalopolis « والمدينة الماموث » mammoth city ·

من هنا فقد تتساوى نسبة المدنية العـامة فى اقليمين ، ولكن يختلف التركيب الحجمى بينهمـا كلية · فما أكبر الفرق بين مدنية كلها « تراب المدن poussières de villes » ، وأخـرى متروبوليتـانية جبـارة تتألف من بضـعة قليلة من الأحجـار العظمى monoliths · ويضرب سـنجر المثل الآتى : بالدولة أ ٣٠ مدينة حجم ٥٠٠٠٠ ، بينما بالـدولة ب ١٠ ، ولكن فى أ ٢٠٠ مدينة حجم ٢٥٠٠٠ ، بينمـا فى ب ٧٠ · قد لا يمكننا ان

نول أيهما اكثر تمدنا ، ولكن معرفة نسبة المدنية العامة فى منطقة قد لا تعنى
ثيرا ولا تغنى الا قليلا ، وقد يكون التركيب الحجمى لسكان المدن اكثر
همية · ولذلك فمن المهم فى دراسة أى اقليم تحديد أنصبة وحصص الفئات
لحجمية المختلفة فيه - أى هرم الأحجام ، وتراتبها - الهيراركية ،
تحديد النمط الحجمى السائد - التجانس أم التنافر ·· ففئات الحجم ليست
راسة كمية بقدر ما هى الجانب الكيفى فى دراسة كمية · وهى لذلك كثيرا
ا تكون اختزالا بليغا لتوجيه ضوابط جغرافية وقوى بشرية ·

٢ - **فئات الحجم :** وليس من السهل تحديد فواصل صارمة بين
فئات الحجم ، فأحجام المدن تمثل متصلا متدرجا كطيف الضوء spectrum
- أو هكذا هى تبدو على الأقل · ولكن هناك اتفاقا عاما على بعض القواعد ··
فاولا من ناحية الحد الأدنى لحجم المدينة لا يمكن التعميم ، وتتحول
المشكلة فى الواقع الى مشكلة التعريف الوظيفى للمدينة · وعموما فالحد
الأدنى لحجم المدينة متفاوت جدا ، والمهم أنه - على عكس الشائع - قد يكون
اقل من حجم القرى فى كثير من الحالات ، لأن الحجم الأدنى للمدينة يهبط
عادة كلما ارتفعت الحضارة · ولذلك نجد فى الغرب مدنا ميكروسكوبية لا تزيد
عن ٥٠٠ نسمة ولكنها مدن تماما ، بينما قد نجد قرى حقة حجمها ٣٠
الفا وزيادة فى أجزاء من الشرق · وهكذا ، كما لم نجد حدا أعلى لحجم المدن ،
لا يبدو أن هناك حدا أدنى ·

وفيما يلى هذا ، نجد أن التقسيم المتبع فى المانيا ربما كان تقسيما
مقبولا ·

٢٠٠٠ — ٥٠٠٠	مدينة ريفية	Landstadt
٥٠٠٠ — ٢٠ر٠٠٠	مدينة صغيرة	Kleinstadt
٢٠ر٠٠٠ — ١٠٠ر٠٠٠	مدينة متوسطة	Mittelstadt
١٠٠ر٠٠٠ +	مدينة كبيرة	Grosstadt

والمتفق عليه عموما هو أن ١٠٠٫٠٠٠ تعين المدن الكبيرة large cities ، بينما تعين المليون المدن الكبرى supercities ، وقد يطلق على هذه المدن المليونية تهكما المدن المليونيرة millionaire cities ، وهى دائما تلعب دور المتروبوليس أو « المدينة الأم » لاقليم كامل ٠

تطور الأحجام

١ - **ابعاد التطور** : لا تعطى الوثائق التاريخية أرقاما يقينية ، ولكنها تشير الى مدن ضخمة ٠ فقد تكلم اليونان عن روعة طيبة ومنف وبابل ونينوى وسوسه واكتبانا Ectabana ٠ وكان للاغريق أنفسهم مدن تزيد على ١٠٠ ألف ، بينما وصلت سيراكيوز عندهم فى أوجها الى ٧٠٠ ألف ٠ وفى بداية العصر المسيحى كانت الاسكندرية ٥٠٠ ألف ، وكان عدد كبير من المدن الرومانية يصل الى ١٠٠ الف ٠ وقد قدرت الاسكندرية وقرطاجة فى أوجهما بنحو ٧٠٠ ، ٦٠٠ ألف على الترتيب - وهناك تقديرات أكبر ٠ أما روما فتراوحت حول ٦٠٠ - ٨٠٠ الف ، لكنها على الأرجح لم تتعد المليون أو تصلها ، وفى القرون الثلاثة الأولى من العصر الميلادى كانت تتأرجح حول ٥٠٠ ألف ٠ وبعد تدهور روما لم يبق بأوربا مدينة تزيد عن ١٠٠ ألف الا بيزنطة ، ولكن لم تلبث الأحجام العظمى أن انتقلت الى بغداد ودمشق والقاهرة ، كذلك وصلت غرناطة وأشبيليه الى أضخم حجم فى العالم فى حين ما ٠

ويعتقد البعض أن أكبر الأحجام فى العصور الوسطى لم تصل الى مستواها فى العصور القديمة ، ولكن يبدو أن هذا يتجاهل المدن العربية ٠ وقد ظلت القسطنطينية أكبر مدن أوربا حتى انتزعت منها هذه المكانة باريس حوالى ١٦٠٠ ٠ وقدرت باريس فى القرن ١٤ بنحو ربع مليون ، وفى أيام

لويس ١٤ بنحو نصف مليون • ولكن باريس لم تلبث بدورها أن تخلفت على يد لندن منذ أواخر القرن ١٧ • وفى سنة ١٨٠١ أصبحت لنـدن أول مدينـة مليونية فى العالم على وجه اليقين ـ هذا فى وقت كان الفيلسوف ديفيد هيوم يرى أنه لا يمكن لمدينة أن تصل الى أكثر من ٨٠٠ ألف (!) • ويعتقد فوست أنه لم يكن بالعالم قبل الانقلاب الصناعى مدينة مليونية ، الا باستثناء مشكوك فيه جدا وهو الصين •

أرجح الظن اذن أن العالم لم يعرف المدينـــة المليونية الحقيقية الا فى ال ١٥٠ سنة الأخيرة ، فهى طفرة حضــــارية جديدة فى تاريخ البشرية • وانفجرت الأحجـام العارمة • ففى أوائل القـرن ١٩ لم يكن بالعالم الا ٢١ مدينة + ١٠٠ ألف ، ومدينة واحدة مليونية ، وفى ١٩٠٠ كان هنـــاك ١١ مدينة مليونية بلغت ٥٦ فى ١٩٣٥ ، وفى ١٩٥٠ كان يتوج العالم ٨٧٥ مدينة + ١٠٠ ألف ، وأكثر من ٥٠ مدينة مليونية ـ هذا عدا صفا طويلا من المدن كان ينتظر أن يصل الى خط المليون ، وفى ١٩٥٥ أصـبح الرقم ٨٣ مدينة ، وفى ١٩٧٠ قفز الى ١٤٠ مدينة • وقد لا ينقضى عقد حتى يصل العــالم الى عـلامة المائتى مدينة مليونية •

كذلك أخذت الأحجام الكبرى تنتظم نسبا متزايدة باطـراد من مجمــوع سكان العــالم كما رأينا فى الدراسة التاريخية • وكذلك الحـد الأعلى لأحجام المدن تطور على العصور • ولكن لأول مرة يبدو أنه لم يعد هناك « سقف » لمـا يمكن أن يصل اليه التركيز البشرى فى نقطة ، ولو أن هناك بعض دلائل على أنه بدأ يتراخى فى سرعته • وحتى العشرينات كانت لنـدن تمثل هـــذا الحد ، ثم أخذت نيويورك تتخطاها وتتفوق عليهـا ، ولو أن الحقيقــة الدقيقة مختفية بسبب الفــارق فى أساس التحــديد ، فهو ٢٠ ميلا فى لندن ، ٥٠ فى نيويورك ، ولذا رأى كاربنتر فى ١٩٢٦ أنه لو وحد أســاس التحـديد فان :

«.. the frequently asserted claim that New York City is «the greatest city on earth» would be very difficult to establish».
وعلى أية حال ، فلم تلبث طوكيو أن تجاوزت الاثنتين ٠

والحد الأعلى للأحجام حاليا تمثله طوكيـــو العظمى التى وصلت الى ١٥ مليونا اليوم ٠ ولن ندرك جسامة هـذا الحجم حتى نتذكر أن دولة كنـدا المواجهة لا تزيد برمتها عنه كثيرا ٠ بل ان من بين دول العـــالم المستقلة البالغة ١٢٣ دولة . لا يفوق هذا العـدد الا نحو ٣٠ دولة ، أى أن مدينـة واحدة أكبر من سكان أى من ثلاثة ارباع دول العالم المستقلة ! فهذه — فى معنى — هى « عاصمة العالم » ان صح التعبير ٠ وبالمثل نجد أن ثالث مدينـة فى العالم ، لندن ٨ر٥ مليون تفوق كثيـرا من وحدات أوربا وتتسـاوى مع مجموعة أخرى منها ! والمدينتان الأوليان معا ، طوكيو ونيويورك ، تضمان ١٪ من مجموع سكان العــالم ٠ بمعنى آخر ، رغم أن هناك ٣٣ مليونا من الأميال المربعة الصالحة للسكنى البشرية ، فان شخصا من كل ١٠٠ شخص فى العالم يسكن اما فى طوكيـو أو نيويورك ، رغم أن مساحتيهمـا أقل من $\frac{١}{٢٠٫٠٠٠}$ من مساحة الأرض القابلة للسكنى ٠ وهكذا نرى أنه ليس هناك فيما يبـدو حد أعلى للحجم المدنى ٠

٢ — **عوامل التطور :** والسؤال هو : ما الـذى مكن لهـذا التطـور الحجمى المدهش ؟٠ انه أساسا قـدرة الحضارة المتزايدة على تركيز السكان « النقطى » ، بكل ما يعنى هـذا من تقدم تكنولوجى خارج وداخل المدينـة ٠ خارج المدينة — من تناقص نسـبة المشتغلين بانتاج الغذاء ، ومن انقـلاب صناعى وتجـارى وانقلابات النقل والمواصلات بمـا فى ذلك ما عبر البحـار وحفظ ونقل الغذاء . وما يرتبط بهذا من التخصص الوظيفى المطرد سواء كان اختيارا أو جبرا . كمـا فى حـالة نرض زراعة الخـامات والغـذاء على

المستعمرات . ولكن لا ننس انقلاب الزراعة والانتاج الرعوى ، فهو أساس قاعدى . وكما يلاحظ لابلاش فان صورة أبعادية شاسعة لا تقل غرابة واثارة عن صورة مدينة عملاقة ، والاثنتان نتيجة لنفس الأسباب ، تتكاملان وظيفيا وتتناظران تركيبيا : هنا الميجالوبوليس ، وهناك الفادزندا والاستانسيا والراتشو ... الخ .

وداخل المدينة – من تطور الهندسة المعمارية التى تسمح بالتركيز المذهل ، وكل ما يرتبط بها من هندسة صحية كتوفير وتوزيع مياه الشرب وشبكات المجارى وكسح الفضلات والنفايات ، ثم التطور الطبى كضبط الأوبئة . وكل هذه التطورات تمثل مركبا مترابطا من الشروط التى بدونها ما كان يمكن أن نتصور على الاطلاق أى درجة من التركيز الحديث . بمعنى آخر أن السقف العلوى لحجم المدنية والمدينة يمثل قمة الحضارة البشرية بكل فنونها المادية .

طبقات الأحجام وطبقات الوظائف

١ – **مبادىء العلاقة :** فى دراسة نظرية كريستالر عن الترتيب الاقليمى للمراكز المدنية ، رأينا أن من نتائجها المنطقية الأساسية وجود علاقة معينة ما بين أعداد المدن من فئات الحجم المختلفة ، فيجب أن تتناسب الأعداد مع الأحجام (بحسب الجدول صفحة ٢٠٦) . ويطبق كريستالر على النظام الاقليمى لنورمبرج ، بافتراض أن ك = ٣ ، فيجد تطابقا كبيرا بين النظرية والواقع :

طبقة المدن	٦	٥	٤	٣	٢	١	صفر
العدد الفعلى للمدن	١	٢	٦	١٨	٥٤	١٦٢	٤٨٦
العدد المنظرى للمدن	١	٢	١٠	٢٣	٦٠	١٠٥	٤٦٢

هذا بينما يطبق لوش على أيوا بافتراض ك = ٤ ، فيجد تطابقا كذلك بين النظرية والواقع :

فئة حجم الاقليم	المدن			
	عدد		تباعد	
	النظرية	الواقع	النظرية	الواقع
١	٦١٥	٦١٥	٥ر٦	٥ر٦
٢	١٥٤	١٥٣	١١ر٢	١٠ر٣
٣	٣٩	٣٩	٢٢ر٤	٢٣ر٦
٤	١٠	٩	٤٤ر٨	٤٩ر٦
٥	٣ ـ ٢	٣	٨٩ر٦	٩٤ر٠
٦	١ ـ صفر		١٧٩ر٢	

ويخلص كريستالر من ذلك الى أن هناك لابد عددا نموذجيا لفئات الاحجام يمكن تحديدها احصائيا كالنهايات العظمى لمنحنى حدوث نسبى يمثل عدد المدن كوظيفة لحجمها · ولكن لوش يرى أن هذا وان صح نظريا الا انه مستحيل عمليا ، لأن أعداد المدن تتناقص بسرعة كلما زاد الحجم ، ونحن لا نعرف القانون الذى يحدد تناقصها حتى يمكن عزله واستبعاده لقياس العلاقة النموذجية بين الحجم والعدد · وعلى هذا فالطريقة الاحصائية مستحيلة · وليس هناك الا طريقتان أخريان : اما الملاحظة الجغرافية المباشرة أى تصنيف المدن جغرافيا وبحسب فئات الحجم المنفردة . ولكن ليس بحسب انتشارها داخل هذه الفئات ـ كما فى الأمثلة السابقة · وميزة هذه الطريقة أن بها يمكن دراسة كل حالة خاصة على حدة وتفسير مظاهر الشذوذ ان وجد · واما أن نطبق معادلة توزيع

إفتراضية عامة مستقلة عما يراد اثباته ـ مثل معـــادلة باريتو Pareto المشهورة عن العلاقة بين الدخل وحجم طبقة السكان الاجتماعية ٠

وهـذا بالدقة ما فعل سنجر Singer ، فقد تساءل عمـا اذا كـان من الممكن أن يتبع الشكل الهرمى للعلاقة بين أحجـام المدن وأعدادها نفس السلوك الاحصـائى فى الشكل الهرمى للعلاقة بين طبقات الدخل وأعـداد الطبقات الاجتماعية التى اكتشف لها باريتو المعادلة لو س = لو ص ، حيث س حجم السكان (أو الدخل) ، ص عدد المدن ذات حجم س من السـكان (أو عدد الأفراد ذوى الدخل س) ٠ فوجـد أن المعـادلة تتفق تمـاما مع مجموعة كاملة من البلاد ـ انجلترا ، الولايات المتحدة ، المانيـا ٠ وجوهـر المعادلة يتضح من المثال الآتى : زيادة حجم المدينة بأربعة الأمثـال مثلا تعنى انخفاض عدد المدن من هذه الفئة الى الربع ، وبالعكس اذا انخفض عـدد المدن الى الربع فان الحد الأدنى لحجم كل منها لابد أن يزيد أربعة الأمثال ٠ ويطبق لوش المعادلة على حالة أيوا فيجد اتفاقا كاملا ٠

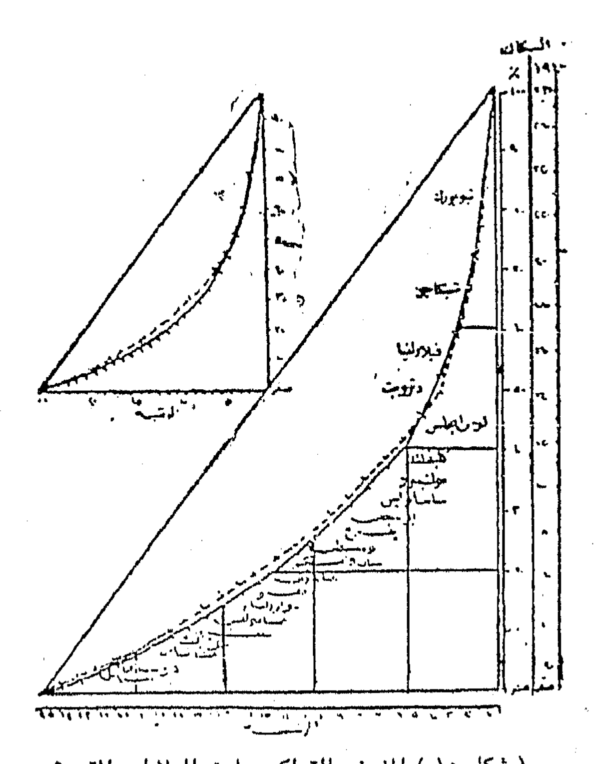
ولـكن حدث بعـد هذا أن اسـتطاع تزيبف K. Zipf التوصـل الى اكتشاف سنجر بطريقة أسهل ٠ ففى كتابه National Unity and Disunity ١٩٤١ ، وجد تزيبف أنه اذا رتبنا مدن اقليم أو بلـد ما بحسب الحجم ترتيبا تنازليا ، فان حجم المدينة رقم ن سـيكون $\frac{١}{ن}$ من حجم المدينـة الأولى ٠ والترتيب كله يخضع للمتتالية ١ ، $\frac{١}{٢}$ ، $\frac{١}{٣}$ ، $\frac{١}{٤}$ ٠٠٠ $\frac{١}{ن}$ ٠ فلو ضرب هـذا الرقم المسلسل (أى الترتيب rank) ن لمدينة فى عدد سكانها ، أى حجمها ، فان الناتج سيكون نفس القيمة بالنسبة لكل المدن ، أى مسـاويا لعـدد سكان (أى حجم) المدينة الأولى الكبرى أى المتروبوليس ٠ باختصار :

$$\frac{\text{ترتيب المدينة الأولى}}{\text{ترتيب أصغر مدينة}} = \text{rank} = \frac{\text{عدد سكان أصغر مدينة}}{\text{عدد سكان المدينة الأولى}}$$

وهـذا مـا يسـمى بقـاعدة الرتبـة ـــ الحجم rank-size rule ، ولقد وجد أن هذه القاعدة تصدق فى بعض الحالات · فتزيبف اكتشـفها مـن أرقـام الولايـات المتحـدة ، ووجـدها تتفـق مـع عـدة حـالات أخـرى · وقد اختبرها الجغـرافى رايت على الخمسـة والعشرين مدينة الأولى فى الولايات المتحدة برسم منحنيات تراكمية cumulative curves أو منحنيات لـورنز Lorenz (وفيها كل نقطة لاحقة تمثل مجموعها ومجموع النقط السابقة) · فوجـد أن التـوزيع فى ١٩٠٠ لا يختـلف كثيرا عنه فى ١٩٤٠ ، وان الاثنين يتفقـان جدا مع المنحنى المتنـاسق harmonic ، أى الـذى يتبـع متتالية ١ ، ½ ، ⅓ ، ¼ ، ١/د ، ١/ن · أى أن تحقيق رايت أكد صحة نظرية تزيبف ·

كذلك اختبرها لوش على ألمانيـا فوجدها تتحقق · فمثـلا فى ألمانيا عـام ١٩٣٣ كان عدد المدن الكبرى ١٠٤ · فكان حاصل الضرب لكل مـن المـدن رقم ٢٥ حتى ١٠٤ بلا استثناء يتراوح بين ٥ ، ٦ ملايين ، وللمدن السبعة الأولى كانت دائما أقـل ، وللمدن من رقم ٨ الى ٢٤ غالبا أكبر · أى أن أهمية المدينة الأولى تنكمش قليلا بالنسبة للعواصم الاقليمية الكبرى عنهـا بالنسبة لبقية المدن الصغرى ·

٢ ـ قضية التنـاقض · وهنا ينبغى أن نلاحظ تعارضـا جذريا فى المنهج والموضوع بين نظرية طبقات الحجم ـ العدد لكريستالر ، وقـاعدة الرتبـة ـ الحجم لتزيبف · فنظرية كريسـتالر منطقية تحليـلية analytical-logoical أسـاسا ، أمـا قـاعدة تزيبف فليسـت بنـاء منطقيـا ولكنها اكتشاف واقعى (امبريكى) · ومـن ناحيـة المضمـون فالتعارض جوهرى : فمنطق المراكز المركـزية يعنى أن الأحجـام فى الاقـليم تتوزع فى عـدة طبقـات قليلة ولكنها محددة تحديدا واضحا بحيث ترسم منحـنى سلميا متعـدد « الاكتـاف »



(شكل ١٠) المنحنى التراكمى لمدن الولايات المتحدة
فى المثلث الكبير - الخط المتصل = ١٩٤٠ ، والمتقطع = ١٩٠٠
فى المثلث الصغير - الخط المتصل = المنحنى المتناسق ، » = ١٩٤٠
(لو كانت احجام كل المدن متساوية تماما لكان المنحنى التراكمى
هو وتر المثلث القائم الزاوية) [عن جون ك · رايت]

والزوايا الحادة · أما قاعدة الرتبة - الحجم فمن شأن متتاليتها أن منحنى أحجام المدن الذى ترسمه يكون انسيابيا متدرجا smooth أقرب ما يكون الى الخط المستقيم linear logarithmic · ومن الناحية العملية اصطدمت نظرية كريستالر بعقبات وصعوبات عديدة بينما امتازت نظرية تزيبف بالسهولة والبساطة التامة مما جعلها جذابة أكثر للباحثين · ولهذا يجدر بنا أن نحلل الأساس العلمى للنظريتين بدقة كما فعل ستيوارت ·

لنبدأ بكريستالر · ان افتراض وجود طبقات من الأحجام لا ينفصل عن افتراض وجود طبقات من الوظائف · ولهذا لابد أن نتساءل هل لكل

طبقة فى هذا الهرم الوظيفى الطبقى المدرج آفاق وحـدود حجمية محـددة ؟ لقد رأينا أن مجال ومدى تجمـع وترابط وحدات الانتـاج الوظيفية محـدود ولا يعطى الا عدة طبقات رئيسية قليلة ٠ ولكن اذا كانت الطبقـات الوظيفية لا تبدى الا سلما قليل الدرجـات ، فان كل المحـاولات لايجاد تصنيف طبقى مماثل للأحجام ـ لا للوظائف ـ يقع فى عـدة طبقـات محدودة ، بدل أن تتوزع وتنتشر فى منحنى متصل تقريبا ، قد فشـلت الى حد بعيد ٠ فكريستالر يعتقـد أنه عثر على أدلة تشـير الى هذا ، ولكن حقائقه انتقـدت ٠ بينمـا لم يجـد لوش أى دليل على ميل للأحجام الى أن تتجمع فى عدد معلوم من الطبقـات الحجمية الواضحة ٠ فليس هناك هرم حجم عادى أو عالمى ٠

كـذلك ولـذلك فليس هنـاك عـلاقة محـددة بين الطبقـات الوظيفيـة والحجمية : فليس من الضرورى أن أحجام المدن المتسـاوية فى البـلاد المختلفة ترمز الى نفس الطبقـات الوظيفية ، كما أن ليس من الضرورى للطبقـات الوظيفية المتساوية فى البلاد المختـلفة أن تمتاز بأحجام سـكانية واحـدة ٠ وذلك لأن لكل بلد أو اقليم بحسب مستوى المعيشـة والحضـارة هرم طبقـاته الوظيفية الخاص وهرم طبقاته الحجمية الخاص ٠

هذا ، ولابد أن ندرك أن الـ K أو نسب أعـداد المـدن فى الطبقـات الوظيفية السفلى الى أعدادها فى الطبقـات العليا تختـلف من اقليم الى آخر ومن بلد الى بلد آخر ٠ فهى أقـل فى البلاد الغنية المتقدمة الصناعية ذات الدخول ومستويات المعيشة المرتفعـة كالولايات المتحدة ، منهـا فى البـلاد الفقيرة الزراعية المتأخرة ضـعيفة المواصلات كالهنـد ٠ والسبب أن ارتفـاع مستوى المعيشة يدعو الى ظهور عدد أكبر من الطبقات العـالية التى يمكنها أن توفر الخدمات والسلع الكمالية والترفيهية التى يطلبها ويقـدر عليهـا أصحاب هذا المسـتوى المعيشى العـالى ـ وبالعـكس البـلاد الفقـيرة تدعو

الى ظهـور عدد اكبر من الطبقـات السـفلى التى تخـدم اغراضـا وحاجات متواضعة ٠

٣ ـ تحقيق العـلاقة ٠٠ السـؤال الآن : اذا كانت أسس كريسـتالر سليمة ولكن صـعوباته التطبيقية مفهـومة ، فلمـاذا تتحقق النظـرية المضادة فى حالات ؟ حـاول ستيوارت أن يحـدد نوع الاقـليم الـذى يمكن أن تصـدق فيه قاعدة تزييف ، فوجـد أنه أولا لابد أن يكون اقليمـا كاملا فى ذاته أى ليس جزءا من اقليم أكبر يتداخل ويرتبط ارتبـاطا شديدا ، أى يمارس الكفـاية الذاتيـة لحد بعيد فلا تزيد نسـبة التجارة الخارجية فيه عن ١٠ ٪ ـ كالولايات المتحدة والاتحـاد السوفييتى ٠ ثانيا الا يكون تابعا لاقليم آخـر بحيث تتحـول وظائف من مدنه الى مدن الاقليم الاكبر ، فمثـلا عواصم الكومنولث أقـل حجما مما ينبغى لها بحسب متتالية تزييف لأن كثيرا من وظائفهـا مفقود للندن التى بدورها تعتبر أكبر حجما مما ينبغى لها بحسب المتتالية ٠ وبوجه عـام يمكن القول أن المدن الكبرى جميعـا هى نقطة بداية سيئة لتطبيق المتتالية لأنهـا غالبا ذات علاقات خارجية ضخمة وتتركز فيهـا وظائف قاعدتها تتخطى قاعدة الاقليم التابع لها ٠ كما أن الاقليم ينبغى أن يكون منتظم الشكل ، ليس صغيرا ولكنه ينبغى الا يكون ضخما جدا ٠ كذلك ينبغى ألا يـكون الاقليم متجـانسا فى تركيبه الطبيعى والبشرى الداخلى بل الارجـح أن يكون متنافرا متعـدد الألوان ٠

وقد حدد ستيوارت حدود نسبة المدن الثانية الى الأولى فى معظم بـلاد العالم تقريبا (٧٢ دولة) فوجد :

النسبة	١ـ٥ر١	٥ر١ـ٢	٢ـ٥ر٢	٥ر٢ـ٣	٣ـ٤	٤ـ٥	٥ـ١٠	١٠ +
عدد البلاد	١٤	٦	٩	٢	٢٠	٣	١٦	٢

أى أنه ليس هناك أى تجمع بارز حول ٢ كما ينبغى · أى ان هـذا يكذب القاعدة · فاستبدل سيتوارت بالوحـدات السـياسية الواسعة شديدة التنافر وحدات أصغر اقل تنافرا ، فوجد التوزيع الآتى :

الدولة	١–٥ر١	٥ر١–٢	٢–٥ر٢	٥ر٢–٣	٣–٤	٤–٥	٥–١٠	١٠+
استراليا (الولايات)	صفر	١	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	٥
البرازيل (الولايات)	٢	١	٣	صفر	٢	٤	٢	٦
كندا (المقاطعات)	٢	١	٢	صفر	١	صفر	٤	صفر
الهند (الولايات)	٦	٤	صفر	١	٥	٢	٢	صفر
الولايات المتحدة	١٤	٦	٧	٥	٦	١	٤	٥
السوفيتى (جمهوريات)	٣	٢	١	٢	٢	٢	٣	صفر

وهكذا مرة أخرى لم يوجد التحقيق اللازم للقـاعدة ، عـلى الأقل بالنسبة للمدينة الأولى والثانية · فحاول الكشف عنه بالنسبة للمدن الخمس الأولى ، فوجد أن أكثر نسـب الحجم حـدوثا median بالنسبة لها ككسر من المدينة الأولى هو كما يلى :

	المدينة الأولى	الثانية	الثالثة	الرابعة	الخامسة
فى ٧٣ دولة	١	٣١٥ر٠	٢٠٠ر٠	١٤٠ر٠	١٢٠ر٠
استراليا (ولايات)	١	٠٦٧ر٠	٠٤٠ر٠	٠٢٤ر٠	٠١٩ر٠
البرازايل (ولايات)	١	٢١٠ر٠	١٣٥ر٠	١٠٥ر٠	٠٧٨ر٠
كندا (مقاطعات)	١	٣٤٠ر٠	٢٢٠ر٠	١٤٠ر٠	٠٧٨ر٠
الولايات المتحدة	١٤	٤٤٠ر٠	٣٩٥ر٠	٢٨٠ر٠	—
الولايات المتحدة (ولايات)	١	٤٣٥ر٠	—	٢٠٠ر٠	١٦٥ر٠
الاتحـاد السوفييتى (جمهوريات)	١	٣٧٥ر٠	—	—	—
قاعدة الرتبة ـ الحجم	١	٥٠٠ر٠	٣٣٣ر٠	٢٥٠ر٠	٢٠٠ر٠

هكذا نرى الأغلبية العظمى من كل الحالات - فى كل المراتب المعطاة - تختلف فى حجمها الفعلى عما تقتضيه القاعدة اختلافا خطيرا • ولهذا ينتهى ستيوارت الى أن قاعدة الترتيب - الحجم ليس لها أساس منطقى ، وان وجدت فعلا فى بعض الحالات المحدودة التى ذكرها تزييف • فاذا هى وجدت ، فهذا لأن أرقام الأحجام اذ تتدهور عن التوزيع السلمى الذى يراه كريستالر يمكن أن تتحول بالصدفة الى متتالية من نوع ن/١ • والملاحظ أن قاعدة تزييف تتعارض تماما مع قانون المدينة الأولى لجيفرسون ، وأهم من ذلك أنها لو صحت لكان معنى ذلك أن هرم المدن فى كل اقليم أو دولة هو صورة منمطة لا تبديل لها ، وهو امر لا يمكن للجغرافى أن يقبله لأنه ينكر تماما أن توزيع الأحجام فى هرم المدن تلخيص رقمى بليغ لكل شخصية الاقليم من حيث قوى التركيز أو التشتت الجغرافى سواء طبيعية أو بشرية تاريخية أو معاصرة ••• الخ ، والأرجح أن قاعدة تزييف ليست قاعدة ، وانما مجرد صدفة احصائية لابد أن تظهر أحيانا فى أى منحنى عادى للتوزيع • ولكنها لابد بعد ذلك أن تتحطم بسبب عامل النمو • فمثلا حين استنبط تزييف قانونه عن الولايات المتحدة كانت نيويورك ضعف شيكاجو ، وهذه ضعف لوس انجلس • والآن تفوقت لوس انجلس على شيكاجو ، دون أن تصبح ضعفها • وبذلك اختلت متتالية الرتبة - الحجم كلية •

ضوابط الحجم

الحجم هو المظهر الكمى لعملية التركيز • وهو بهذا ناتج نهائى لتفاعل عدد من القوى والضوابط والاتجاهات التى تؤلف هذه العملية • ويمكننا أن نحلل هذه الى العوامل الأولية الآتية ، ضوابط جغرافية ، وضوابط حضارية ، وضوابط بشرية ، وضوابط ايكولوجية • وتغلب مجموعة على أخرى فى بعض الحالات ، وقد لا تفسر بعض الحالات الا بكل هذه الضوابط ، وهكذا •

الضوابط الجغرافية

يقصد بها الضوابط النابعة اما من الموقع ، واما من مساحة الاقليم أو شكله ، واما من سطح الأرض ونمط اللاندسكيب ، واما من المناخ · وهى بذلك ضوابط أقرب الى الثبات نسبيا ، ولكنها ليست ملزمة ·

١ ـ الموقع · فللموقع دور تحجيمى هام ، بل ان الحجم هو المقياس الكمى الوحيد ـ الترمومتر ـ لأهمية الموقع · فالوقوع على جبهة مائية ، لا سيما الساحلية ثم النهرية ، يعنى تسهيلات خاصة للمواصلات والنشاط ، وبالتالى تساعد على نمو المدن الكبرى · وقد قام هنتنجتون وولیامز باحصاء المدن الكبرى التى تزيد عن ٢٠٠ الف نسمة فى العالم حوالى ١٩٣٤ وتصنيفها بحسب الموقع ، فكان هناك :

٩٣	ميناء بحريا	بمتوسط حجم قدره ٦٣١ الفا
٩	ميناء بحيريا	بمتوسط حجم قدره ٧٥٢ ألفا
٤٢	ميناء نهريا	بمتوسط حجم قدره ٦٥٣ الفا
٤٦	على غير جبهة مائية	بمتوسط حجم قدره ٤٦٤ ألفا

وهكذا رغم أن المواضع التى تطل على جبهة مائية لا تساوى ١ ٪ من المواضع البحرية ، الا أن على الأولى من المدن الكبرى ٣ أضعاف ما على الثانية ، وأهم من ذلك أن متوسط الحجم أكبر · وربما كان الموقع البحرى أهم عادة من النهرى ، اذ غالبا ما يكون متوسط الحجم أكبر ومعدل النمو أشد فى الحالة الأولى · هذا يتضح فى الولايات المتحدة مثلا ، كما يتبين من تطور الأحجام بين ١٩٠٠ ، ١٩٥٠ ، باعتبار ١٩٠٠ رقما قياسيا ·

المدينة	١٩٠٠	١٩٥٠	الرقم القياسى للنمو
ـ مواقع المياه العميقة			
لوس انجلس	١٠٢ر٠٠٠	١ر٩٧٠ر٠٠٠	١٩٢٣
هوستون	٤٤ر٠٠٠	٥٩٦ر٠٠٠	١٣٤
دترويت	٢٨٥ر٠٠٠	١ر٨٤٩ر٠٠٠	٦٤٧
سياتل	٨٠ر٠٠٠	٤٦٢ر٠٠٠	٥٧٣
كليفلند	٣٨١ر٠٠٠	٩١٤ر٠٠٠	٢٣٩
نيويورك	٣ر٤٣٧ر٠٠٠	٧ر٨٩١ر٠٠٠	٣٢٠
توليدو	١٣١ر٠٠٠	٣٠١ر٠٠٠	١٢٧
ميلووكى	٢٨٥ر٠٠٠	٦٣٧ر٠٠٠	٢٢٠
ـ مواقع نهرية			
كانساس سيتى	١٦٣ر٠٠٠	٤٥٦ر٠٠٠	٢٧٨
لويفيل	٢٠٤ر٠٠٠	٣٦٧ر٠٠٠	١٨٠
بتسبرج	٤٥١ر٠٠٠	٦٧٦ر٠٠٠	١٥٠
سانت لويس	٥٧٥ر٠٠٠	٨٥٦ر٠٠٠	١٤٩
سنسناتى	٣٢٥ر٠٠٠	٥٠٣ر٠٠٠	١٥٤

ويترتب على هذا الضبط الهام ، نمط توزيعى يكاد يكون قاعدة فى كل القارات ٠ فكلما تحركنا من الساحل الى الداخل فى كل قارة ، كلما قلت أحجام المدن باطراد ، بمعنى أن أكبر مدينة تالية للمدينة الساحلية فى موقعها نحو الداخل تكون على الأرجح أصغر حجما ، وأكبر مدينة تالية لهذه الأخيرة تكون أصغر وأصغر ، وهكذا ٠ هذا يتضح فى أوربا جدا ، وفى آسيا ، وفى الأمريكتين ، وفى افريقيا واستراليا بصورة خاصة حيث يكون الانتقال من الأحجام الساحلية الى الاحجام الداخلية انتقالا عموديا أو شبه عمودى ٠٠

٢ ـ المساحة ٠ ومساحة الاقليم مهمة فى تحديد الأحجام ، فكلما اتسعت المساحة الجغرافية والاكيومينية كلما تحتم تعدد المراكز الكبرى ، فلا تكون هناك مدينة أولى طاغية بل تقوم مدينتان أو ثلاث رئيسية شبه متكافئة ٠ مثال ذلك البرازيل وكنساس وأوكلاهوما وتكساس ٠ وكذلك فى المساحات الزراعية المتجانسة الكبيرة ، كما فى البرتا وسسكشوان ٠ ويمكن اعتبار وجود ثلاث مدن كبرى فى الولايات المتحدة ، نيويورك وشيكاغو ولوس انجلس ، نتيجة للانفساخ القارى لا سيما مع تمزق الاكيومين بين الشرق وأقصى الغرب ومع ظاهرة ثنائية المحيط ٠

٣ ـ الشكل ٠ أما شكل الاقليم فله تاثيره على الاحجام ٠ فالاقليم المستطيل أو الشريطى الضيق attenuated ، لا سيما اذا تقطع الاكيومين ، لا يترك مجالا للتركز ، بل يفرض توزيع الثقل المدنى على عدة احجام شبه متكافئة : ايطاليا ، جاوه ، نيوزيلند ، فلوريدا ٠ وفى أستراليا فى « الهلال الخصيب » فى الشريط الساحلى ، يوزع الثقل على ٣ ـ ٤ مدن متكافئة تقريبا ٠ كذلك شريط ساحل أنام المقطع الى جيوب ، وكذلك شريط ساحل الجزائر ، وبالمثل الصعيد ٠

٤ ـ السطح ٠ (أ) المركزية ٠ أما عن نمط اللاندسكيب ، فحيث تتقتل خطوط التضاريس بقوة ، وتتجمع مظاهر السطح فى عقد أو بؤر ، أى حيث تشتد العقدية الطبيعية ، فان الطبيعة تشير بكلتا يديها الى تركيز قوى ، أى الى تحجيم ضخم ٠ أى أن توزيع أحجام المدن فى الاقليم مقياس ـ جزئى على الأقل ـ للتوجيه الجغرافى للاندسكيب ، ويكون هذا أقوى بطبيعة الحال فى المناطق المضرسة ٠ فمثلا تضخم القاهرة وسيادتها الطاغية بصورة مزمنة هو انعكاس مباشر للمركزية الاكيومينية والطبوغرافية العارمة عند رأس الدلتا وقمة الوادى ٠ على النقيض من هذا دمشق فى الشام حيث

التمزيق والتشتيت الجغرافى يجحدها البؤرة العقدية الطاغية ، ومن ثم لا تظهر مدينة بشكل قوى بل تتعدد الأحجام المتقاربة المتناطحة كدمشق وحلب ٠

وحيث تتقطع التضاريس تتعدد المراكز المتكافئة بدل التركيز فى نقطة كبرى سائدة : يوغوسلافيا ، جنوب افريقيا ، اسبانيا ٠ مثال آخر : اقليم أطلس : فمدينة تونس تطغى فى تونس طغيانا حجميا تاما لأنها بؤرة قمية للخطوط الاكيومينية والتضاريسية الثلاثة الرئيسية : « الساحل » ووادى مجرده وساحل الشمال ٠ على النقيض من هذا تماما مدينة الجزائر التى لا تظهر بقوة على بقية مدن الجزائر الهامة ، لأن طبيعة الساحل الشريطية المتقطعة الى جيوب تدعو الى التشتيت لا التركيز ٠ وفى المنزلة بين المنزلتين المغرب ، حيث تأخذ صورة الجبال والسهول وضعا وسطا بين التركيز فى فرنسا حيث الاكيومين ملموم متماسك ٠ ولا مفر من أن نعتبر التوجيه الجغرافى الطبيعى مسؤولا جزئيا عن تفسير كثير من التناقضات الحجمية : مثلا : القاهرة ضعف حجم روما ، بينما أن ايطاليا ضعف سكان مصر ٠

صورة هيراركية الأحجام فى الاقاليم اذن تعكس بل تلخص فى بلاغة وايجاز كثيرا من الحقائق الجغرافية الدقيقة كالتوجيه الجغرافى للاقليم ومدى التركين أو التشتيت الطبيعى ٠ فهرم أحجام المدن فى اللاندسكيب ليس مقياسا حضاريا فحسب ، ولكنه مقياس جغرافى له مفهومه الطبيعى كذلك ٠ والحق أن دراسة أحجام المدن فى الاقليم لا تكون صحيحة ولا تستقيم الا بارتياد هذه الحقائق الجغرافية الدقيقة العميقة الدلاله والمغزى ٠

(ب) الارتفاع ٠ والارتفاع من أهم عناصر السطح التى تدخل فى تحديد أحجام المدن ٠ فالغالبية الساحقة من مدن العالم الكبرى تقع فى السهول

المنبسطة أو على الأقل فى مناطق معتدلة التضرس والارتفاع . مثل نيويورك وباريس . فالأحجام الكبيرة تنأى عن كل من الارتفاع الكبير والتضرس الشديد . وبوجه عام يمكن أن يقال أن التضرس يزداد مع الارتفاع . فمن حيث الارتفاع ، كان ست فقط من مدن العالم فئة + ٢٠٠ ألف حتى ١٩٢٤ هى التى تقع على ارتفاعات كبيرة : دنفر ، تبريز ، طهران ، تفليس ، مدريد ، مكسيكو سيتى . وحتى هذه ، فيما عدا تفليس التى تقع فى واد عريض ، تجنح الى الأقدام البيدمونتية المعتدلة . فالارتفاع مضاد لنمو الأحجام الكبيرة . فمع الارتفاع يرتفع سقف العمران والنشاط البشرى ، ومعه المدن .

ولنمثل . معظم مدن واحات وسط آسيا تقع على ارتفاع يزيد على ١٠٠٠ متر : طهران بنحو ٢ ـ ٣ ملايين على ارتفاع ١١٣٠ مترا ، اصفهان ٤٠٠ ألف على ارتفاع ١٥٨٥ مترا ، وكابول بنحو ٥٠٠ ألف على ارتفاع ١٨٠٠ متر . ومعظم مدن التبت وجنوب غرب الصين الدينية تقع على ارتفاعات أعلى ، ولكن الأحجام أقل بكثير : لاسا على ارتفاع ٣٥٥٠ مترا ، Chigatze ٣٩٢٠ مترا ، Gyangtse ٤٠٠٠ متر ، Phan ٤٥٥٠ مترا . وقد لاحظ راتزل أنه من بين المدن + ١٠٠ ألف على أيامه لم يكن هناك الا ميونيخ تزيد على ٥٠٠ متر ، وكان الباقى أقل من ١٠٠ متر ، وأغلبيتها فوق سطح البحر ببضعة أمتار فقط . هذا عن الارتفاع فى ذاته .

(د) التضرس . أما التضرس فربما كان أكثر خطرا . فالمدن المبنية على مواضع منحدرة أو وعرة حقا ، مثل سان فرنسسكو وهونج كونج ، نادرة . فالموضع المنبسط شبه ضرورة ، حتى أن بعض المدن مثل سياتل وبوسطن سوت كثيرا من أراضيها الوعرة وملأت بموادها الأجزاء الضحلة من مرافئها . فالارتفاع والتضرس معا لا يسمحان بنمو المدن الكبيرة ،

لا لمجرد تناقص قيم الموقع مع الارتفاع ، أو انكماش رقع المراضع السهلية مع التضرس ، وانما كذلك لتزايد مشكلة المواصلات والحركة بصورة خطيرة ، وتدهور المناخ وقسوته ، ولتناقص الموارد والامكانيات الاقتصادية عامة والزراعية خاصة ، ولتخلخل السكنى والكثافة البشرية عامة ، هذا عدا مسألة الحد الفيزيولوجى للحياة بعد ارتفاعات معينة ٠

الارتفاع والتضرس اذن ، مباشرة وغير مباشرة ، تكبت الحجر وتئده ٠ والقاعدة الأصولية أنه من السهول الى المرتفعات ، وفى داخل المرتفعات نفسها ، يتحقق نمط توزيعى خاص تتراتب فيه الأحجام والأهمية ترتيبا تنازليا من البيدمونت حتى قلب المرتفعات ٠ ولا يتعارض مع هذه الهيراركية سوى وجود تركزات موضعية ، كالتعدين خاصة وبعض الصناعة ، ولكنها لا تخفيها وان عقدتها ٠ واذا كان الارتفاع فى العروض الباردة يزيد فى طرد المناخ للحياة المتطورة ، فان كاتبا مثل تيلور يتخيل فى « نبوءة متطوحة جدا » كما يعترف ، فى المستقبل البعيد قد تبنى المدن على أعماق كبيرة فى جوف القشرة الأرضية لتفيد من دفء الأعماق ٠

كذلك تتعدل العلاقة العكسية بين الكنتور والحجم فى العروض السفلى حيث يصبح للكنتور قيمة اكيومينية خاصة كما نعلم ٠ لا سيما اذا اقترنت زيادة الكنتور بتناقص التضرس كما فى الهضاب العليا ٠ والمثل الكلاسيكى هو السهول العليا فى الأنديز Altiplano حيث تتركز أهم وأكبر المدن فى كنتورات عالية ، بينما تتناقض الأهميات والأحجام كلما هبطنا على السفوح الى منخفضات المونتانيا Montana الأمزونية ٠ ففى المكسيك والأنديز تزيد المدن فوق كنتور ١٥٠٠ متر عنها أسفله ٠ هكذا نجد كوكبة من «العواصم المعلقة » : بوجوتا ، كيتو ، لاباز ، ومكسيكو سيتى ، وكلها تتعلق عند التقاء الأراضى المعتدلة بالباردة Tierra Templada ، Tierra Fira ،

هذا بينما مدينة مثل فيراكروز على خليج المكسيك لا تحقق الا حجما صغيرا ، وتوصم بأنها مدينة الموتى Ciudad de los Muertos · وبالمثل نجد نيروبى فى كينيا ، وأديس أبابا فى الحبشة ، ومدن الحبشة فى الواقع تتعلق بين كنتورى ١٨٠٠ ، ٢٦٠٠ متر ، عند التقاء الديجا بالوينا ديجا · والجدول الآتى دليل واضح (بالأمتار) ·

الحبشة		مرتفعات الانديز					
المدينة	الارتفاع	مكسيكوسيتى	٢٣٥٦	كوزكو	٣٢٠٠	لاباز	٣٧٠٠
هرر	١٨٥٦	بوجوتا	٢٦٤٥	أوروبا	٣٦٣٥	أورورو	٣٧١٥
عدوة	١٩٥٠	كيتو	٢٨٥٠	بونو	٣٨٠٠	بوتوسى	٤٠٠٠
جوندار	٢٢٧٠	كونكا	٢٥٨٠	كوتشابامبا	٢٥٦٠	هوانشاكا	٤١٠٠
أديس أبابا	٢٤٢٤	اركيبا	٢٤٠٠	سكرى	٢٧٠٠		
انكوبر	٢٦٠٠						

ومع ذلك فلا بد أن نتذكر انه بعد آفاق كنتورية معينة تعود الأحجام فتتقزم وتنقرض · كما يبدو ان انعكاس العلاقة بين الحجم والكنتور فى العروض السفلى يقتصر غالبا على البيئات الهضبية ، أما الجبلية الحقة أى التى يظل الارتفاع فيها يعنى مزيدا من الوعورة والتضرس فلا تتعدل فيها العلاقة العكسية بين الحجم والكنتور كثيرا · ففى جاوه مثلا ، رغم تحسن المناخ تماما مع الارتفاع ، نجد أن عدد المدن ومتوسط حجمها يتناقص بشكل واضح ، كما يبدو من الجدول الآتى الذى يورده اللزورث هنتنجتون فى كتابه الأخير « ينابيع الحضارة » ·

الارتفاع بالقدم	عدد المدن	متوسط حجم المدن،
قرب سطح البحر	١١	١٢٧ر٠٠٠
٢٥٠ ـ ٧٠٠	٦	٧٣ر٠٠٠
٨٠٠ ـ ١٥٠٠	٤	٦٤ر٠٠٠
١٨٠٠ـ٢٥٠٠	٦	٤٩ر٠٠٠

الضوابط الحضارية

من الواضح أن نتيجة الضوابط الجغرافية فى تحديد الحجم نتيجة سالبة لا موجبة ، أو هى لاحقة لا سابقة ، فهى لا تحدد الحجم الفعلى للمدينة أو المعدل العام للأحجام فى منطقة أو فترة ، وان لعبت بعض هذا الدور بعد أن يتحدد الاطار العام لهذا المعدل • أما الذى يضبط هذا الاطار فهو عامل الحضارة • فنوع ودرجة ومرحلة الحضارة ، التكنولوجيا الحضارية بشقيها من تركيب مهنى ومن وسائل النقل والحركة ، وهى كما رأينا التى تحدد درجة ومعدل المدنية •

١ ـ درجة الحضارة والمدنية العامة • وهنا نجد أن تحديد احجام المدن الفردية يرتبط تماما أو الى حد بعيد بتحديد درجة المدنية العامة ولايمكن أن يفهم بمنعزل عنها • فبوجه عام كلما ارتفع سقف المدنية العامة كلما ارتفع سقف امكانيات التركيز النقطى ، لأن كلا العنصرين نتيجة لنفس العوامل الحضارية • والسبب فى هذا أن العوامل التى تنمى المدنية العامة ، هى نفسها التى تنمى المدنية الكبيرة أى الأحجام الضخمة • فارتفاع مستوى الحضارة من ناحية التكنولوجيا يعنى زيادة انتاجية الزراعة التى تمكن لانصراف عدد أكبر من السكان الى حرب مدنية ، كما يعنى قدرة سكان المدن هؤلاء على انتاج خدمات وسلع أرقى • وارتفاع مستوى الحضارة

الانتاجية يعنى زيادة الدخل ومستوى المعيشة ٠ وهذا يعنى ظهور زيادة الطلب على حاجات الرفاهية التى لا تنتج الا فى المدن عامة والمدن الكبرى خاصة ٠

بمعنى آخر ، ارتفاع الحضارة (من تكنولوجيا ومستوى دخل ومعيشة) يخفض نسبة أهمية الضروريات والغذاء فى الميزانية ، ويرفع نسبة الكماليات وخدمات الرفاهية ، وبالتالى يخفض نسبة القرى والمدن الصغيرة التى تقدم الضروريات وترفع نسبة المدن الكبرى الضخمة التى يمكنها أن تقدم الكماليات والرفاهية ٠ أى ان اثر مستوى المعيشة على تناقص القرى والمدن الصغرى وتزايد المدن الضخمة ليس الا ترجمة لقانون انجل Engel's Law عن تطور ميزانية الأسرة بالنسبة للغذاء ٠ وبالمثل ليس قانون كولن كلارك عن زيادة نسب الحرف الثالثة على الثانية ، والثانية على الأولى ، مع زيادة الحضارة والدخل ومستوى المعيشة ، ، ليس الا ترجمة أخرى لنفس القانون ٠ وكلما ارتفع الدخل ومستوى المعيشة كلما اشتد الاتجاه الى المدن الأضخم ، لأنها الوحيدة التى يمكن أن توفر مزيدا من الرفاهية والمتع ٠

والواقع أن الملاحظ أنه كلما زاد دخل الفرد ، كلما زاد الحد الأدنى لحجم المدينة التى يمكن أن يعيش فيها ٠ كذلك أثبتت الدراسة أن نواحى الانفاق الكبرى للطبقات الغنية هى بعينها التى تحتاج لوجودها وامكان قيامها الى حد أدنى مرتفع جدا لحجم المدينة ٠ ومن الناحية الأخرى فان المدن الكبرى جدا هى وحدها التى فيها مجال كبير حقا من الخيار فى الكماليات والمرفهات التى ينشدها الأغنياء ٠ بل لقد ثبت أن نسبة الأغنياء فى السكان تزداد كلما زاد حجم المدينة ٠

هكذا لأن تطور الحضارة يعنى ارتفاع نسبة المدن عامة ونقص نسبة

القرى ، وفى نفس الوقت يعنى ارتفاع نسبة المدن الكبرى ونقص نسبة المدن الصغرى ، نجد أن العلاقة طردية وثيقة بين نسبة المدنية العامة ونسبة المدنية الضخمة أى الأحجام الضخمة · وكنتيجة لهذا ، فانه كلما ارتفعت الحضارة ، أى ارتفعت الانتاجية ومستوى الدخل والمعيشة ، كلما أصبحت المدن الصغرى أعجز عن اشباع الحد الأدنى المتزايد من حاجات السكان ، فأخذت تتضخم بحيث تنقرض الطبقة الدنيا من الأحجام ، هذا بينما يشتد تضخم الأحجام الكبرى تمكينا لها لتوفير الحاجات العليا المتزايدة أى أن تأثير الحضارة المتزايدة (فى صورة دخل ومستوى معيشة متزايدين) ، ليس تناقص نسبة القرى فحسب ، وانما فى داخل هرم طبقات أحجام المدن. تتناقص أعداد مدن الطبقة القاعدية السفلى ، وتتزايد أعداد مدن الطبقة القمية العليا ·

كل هذا يفسر لماذا كانت نسبة المدنية فى مناطق زراعة القمح فى الولايات المتحدة أعلى منها فى مناطق زراعة القمح فى اوكرانيا مثلا . ولماذا كانت نسبة عدد المدن الكبيرة فى الهرم الحجمى أعلى بالنسبة للأحجام الصغرى وذلك فى الأولى عنها فى الثانية ، فالسبب أن مستوى الدخل والمعيشة اعلى فى الأولى · كذلك فى كل ولاية فى الهند تنخفض فيها نسبة المدنية العامة ، وجد أن نسبة تركز سكان المدن فى المدن الكبرى أقل ·

كذلك فان هذا الارتباط نجده فى العالم كله بصورة عامة ، ويتضح هذا اذا ربطنا بين درجة المدنية العامة ودرجة تركيز المدنية ، أى نسبة المدن الكبرى (+ ١٠٠ الف) ، أى نسبة المتروبوليتانية metropolitanism . فرغم أن هناك حالات شاذة كثيرة لها ما يفسرها من العوامل الخاصة كما سنرى ، فالقاعدة الأصولية العالمية هى أن المدنية تتناسب تناسبا طرديا مع المتروبوليتانية ، أى أنه كلما زادت نسبة سكان المدن عامة فى الاقليم ، كلما زادت احتمالات وامكانيات ظهور أحجام وتجمعات أضخم واضخم ·

٢ ــ الحرف · أما عن التركيب الحــرفى فلكل حرفة من الحــرف المدنية تقريبا مدى خاص من الامكانية الحجمية · فالتعدين مثلا لا يخـلق الا احجاما متواضعة ضئيلة كقاعدة ، ومعظم مناطق التعــدين مثل جنوب ويلز وفرجينيا الغربية وبنسلفانيا وكنتكى وحقول الفحم فى بريطــانيا وبلجيكا وألمانيا وفرنسا تمتاز بأنها مرصعة بعديد من المدن القــزمية والصغيرة · أما الأحجام الضخمة التى تقوم على التعدين وحده فحسب فشذوذ نادر أكبر أمثلته جوهانسبرج · وهناك من مدن العالم + ٢٠٠ ألف اثنتان فقط تعتمدان على التعدين أساسا : هما كارديف ودنفــر ·

أما الصناعة فهى التى تسمح حقا بتكتل أحجــام ضخمة · والواقع أن تأثير التعدين على الحجم يتم بطريق غير مباشر خلال الصــناعة · ومع ذلك فكثير من أثر الصناعة على الحجم يرجع الى الوظائف المترتبــة عليها كالتجارة والخدمات · ولهذا فان الصناعة خلقت كثيرا من الأحجام المتوسطة وفــوق المتوسطة التى تتفوق على الأحجام المتوسطة التى حققتها العواصم الاقــليمية مثلا ، فأى مدينة صناعية انجليزية متوســطة قد تزيد على كليرمون فــران أو أى عاصمة اقليمية مشابهة فى فرنسا ·

ولكن الحقيقة أن الأحجام العظمى لا تتحقق على يد الصناعة البحتــة أو المدن المتخصصــة جــدا فقط ، وانمــا تحتــاج الى تعــدد الوظائف ــ الى المتروبولس ــ فليست أكبر مدن العــالم هى المدن الصــناعية المتخصصة ، وانما العواصم المتعددة الوظائف ، والتجارة هى التى خلقت أعظم تجمعــات بشرية فى العــالم · قارن العواصم التجارية مثل نيويورك ولندن وطوكيو ، بعواصم الصناعة مثل دترويت عاصمة الســيارات وبتسبرج عاصمة الصلب وشفيلد عاصمة القواطع ·· الخ · ولقد سبق أن عرضنا كثيرا من الأمثــلة الأخرى الدالة فى دراسة الوظائف ·

٣ - وسائل المواصلات • ولكن اذا كانت درجة المدنية العامة ترتبط بوجه أخص بالتركيب المهنى مباشرة ، فان التحجيم الفعلى للمدينة الواحدة يرتبط خاصة ومباشرة بوسائل المواصلات ، لأن وسائل المواصلات هى الأداة التركيزية المباشرة فى نقطة ، أى فى مدينة • فاذا كانت الحضارة عامة هى عوامل تبخير السكان فى الريف ، فان المواصلات هى عوامل تكثيفهم فى المدن • ومن ثم ارتبط تطور المدن بتطور وسائل المواصلات ، على أساس أن لكل وسيلة قوتها وقيمتها التركيزية المعينة •

فحين كانت وسيلة الحركة الأساسية الأقدام والحيوان ، كان مدى ونفس الحركة المركزية قصيرا مبهورا ، فكانت الطاقة التركيزية محدودة ، وبالتالى كانت الأحجام المدنية الممكنة متواضعة • ومع الطرق والعربات (مثل Turnpike roads, wagons) طال مدى الحركة وزادت امكانيات التركيز • ثم كانت طفرة حجمية مع السكة الحديدية . فقد دفع الخط الحديدى بمجال الحركة وامكانية التركز الى آفاق بعيدة حقا طالما كانت المسافة بين محطة الخط الحديدى وأى نقطة فى المجال الجديد مسافة معقولة • حتى اذا جاءت السيارة مدت هذا المجال الى منتهاه •

غير أن السيارة لمرونتها الخاصة الفريدة أصبحت متناقضة تركيزية فذة ، سببت ثورة عكسية هامة • فاذا كان فى استطاعتها أن تمكن لمزيد من التركيز ، الا أنها فى الواقع مكنت لفيض من التشتيت • ذلك أنها بفضل مزاياها العديدة حررت من ضرورة السكنى فى المدن المكتظة مع استمرار العمل فيها • وبذلك كان تأثيرها على الحجم مذبذبا • فالسيارة بالنسبة للخط الحديدى من حيث القيمة التركيزية ، هى كالكهرباء بالنسبة للفحم من حيث امكانيات التركيز والتشتيت فى الصناعة •

ويجب أن ندرك أن لضبط المواصلات لأحجام المدن وجهين : النقل

خـارج المدينة inter-urban أو بالأحـرى extra-urban ، وبـه تتحـدد امكانيات التجميع والتركيز من الاقليم الريفى فى نقطـة المدينة ، وكان القطـار عاملا ثـوريا فى هذا الصدد ٠ ثم هنـاك النقل داخـل المدينة inter-urban ، وهو لا يقل قيمة عن النقل خارجها لأنه يسـيطر على الحركة فى الحياة اليومية للمـدينة ، حتى أن السـكة الحـديدية ظلت طـويلا عـاجزة عن تحقيـق كل امكانياتها التركيزية نظرا لتخـلف وسائل النقل داخل المدينة واقتصـارها على عربات الخيل (سوارس) ، الى أن كان الترام الكهربى ثم ـ بصـورة خاصة جدا ـ السيارة ٠

هكذا اذن سيلاحظ أن قصـة تطـور المواصـلات كانت نحـو المزيد من امكانية التركيز فالتحجيم ٠ وكان لابـد أن يتم هذا عـلى حسـاب الأحجـام الصغرى السابقة ٠ ففى البدء حين كانت امكانيات التركيز ضـعيفة موضعية ، كان نمط المدن السائد هو : عدد كبير من الأحجام الصـغيرة ٠ ثم مـع تطاول نفس الحركة وتزايد الامكانيات التركيزية تعـدل النمط الى : عـدد قليـل من الأحجام الكبيرة ٠ أى أن التباعد بين المـدن ازداد ، وأصـبح عدد كبير مـن المدن الصـغرى القديمة زائدا عن الحـاجة فاختزل فى عملية أشـبه ما يكون بعملية « خف الذرة » ، كما يتضـح فى ظـاهرة المـدن الريفيـة المنقرضـة أو المهجورة أيام دخول السكة الحديدية ٠ ويورد سميلز المثـال الآتى عن تطـور الأحجام فى سمرست بين ١٨٥١ أى عند بدء عصر القطار ، ١٩٣١ ، كدليـل على الاتجاه الى التركيز المطرد ٠

فئات الحجم	النسبة المئوية من مجموع سكان المقاطعة	
	١٨٥١	١٩٣١
المدن الخمس الكبرى	١٣	٣٠
المدن العشر التالية	٥	١٠
١٧ مدينة أخرى	٤	٤ر٥

الضوابط البشرية

ميزنا الضوابط البشرية عن الحضارية لان الأولى نابعة من خصائص وتنظيم السكان انفسهم اكثر منها مرتبطة ارتباطا مباشرا بالفنون الحضارية والتكنولوجيا · ويمكننا ان نفصل الضوابط البشرية الى مجموعتين : عناصر سكانية ، وعناصر اقتصادية · والأولى تشمل الكثافة ، الحالة ، الحجم ، والتاريخ ، والثانية تشمل النظم الاجتماعية ، الايديولوجية ، الاستعمار ، والتخلف ·

١ - السكان · (أ) الكثافة · فمن النواحى السكانية ، هناك كثافة السكان · وما قيل عن العلاقة بين درجة المدنية العامة وكثافة السكان ، يقال عن العلاقة بين الأحجام والكثافة · فهناك ارتباط جزئى فقط وذلك لتدخل عوامل أخرى كثيرة ، بحيث يمكن التعميم اذا ظلت العوامل الأخرى ثابتة ، فعندئذ يصبح للكثافة اثر تحجيمى واضح ، ففى داخل الاطار الطبيعى الحضارى الاقتصادى الواحد ، يمكن أن ننتظر أحجاما اكبر فوق الكثافات الأعلى · ولكن تعدد وتعقد تلك العوامل الأخرى يقلل كثيرا من القيمة العملية لهذه القاعدة ·

كذلك يبدو أحيانا أن تاثير الكثافة متذبذب : فشدة تخلخل السكان قد لا تمكن من ظهور أى مدن ذات حجم هام بحيث لا تظهر مدينة على المدن الأخرى - مثلا فى مونتانا وايداهو ونيفادا ووينمنج وداكوتا الشمالية · وأحيانا أخرى قد تجعل شدة تخلخل السكان وقلتهم من المدن الشكل الوحيد للاستقرار ، فتوجد مدينة واحدة فقط فى اقليم كبير ، أى فى شبه فراغ اكيومينى ، فتبدو على صغرها كبيرة نسبيا - كمناوس فى الأمزون ، وكمدن واحات الصحراء الداخلية والساحلية · فالكويت مثلا ليست الا مدينة الكويت ، وكذلك البحرين ·

(ب) حـالة السكان ٠ ثم هنـاك حـالة السـكان ، بمعنى الافراط أو التفريط ، فافراط السكان الريفيين فى البـلاد الزراعية المتخلفة يـؤدى عـادة الى تضخم مصطنع وانتفاخ فى المدن الرئيسـية بحيث لا تتكافأ او تتنـاسب درجة المدنية مع المتروبولتانية ، فتصبح المدن الكبرى الى حد معـلوم مجـرد طفح ريفى لا وظيفى ٠ هذا واضح فى دول البحـر المتوسط وخاصة ايطاليا ، وفى كثير من الدول الشرقية المكتظة كمصر والهنـد وجـاوه ٠ مثال ذلك القاهرة + ٥ ملايين ، وجاكرتا ٣ر٥ مليون ٠٠٠ وقد ضاعفت الحـرب الأخيرة مـن عملية « الخروج الريفى » الى المدن فى كل هـذه الحالات بصورة حاسمة ، حتى لتعد خط تقسيم هاما فى تاريخ المدنية والمتروبوليتانية فيها ٠

(ج) الحجم ٠ هناك بعد هذا حجم السكان ، ويقصد به مجمـوع السكان العام فى الوحـدة الاقليمـية أو السـياسية ٠ ولا شـك أن تبـاين الأحجـام يتوقف على مركب معقد من العوامل ، ولكن فى حـدود هذه الضوابط ، لابـد عادة من حجم سكانى عـام معين حتى يتحقق الحجم المدنى المعين ٠ فيجـد مارك جفرسون أنه فى أوربا لابد من مجمـوع سكان قـدره ١٠ ملايين حتى يمكن لمدينةمليونية أن تقوم ، ولا يوجد شذوذ لهذا الا كوبنهـاجن فى الدنمرك ٠ فمثلا لا يمكن بطبيعة الحـال للدنمرك أو بلجيكا أو السويد أن تغـل مدينة فى حجم باريس أو لندن ! ولا يمكن للبنان رغم شدة التركيز أن يجعـل بيروت فى حجم القاهرة ! بل لا يوجد هرم أحجام مدن (هيراركية) حقيقى اذا كان حجم السكان قليلا جدا ٠

على أن هذا الربط والضبط واه جدا ٠ فهـو لا يفسر حالات ومتناقضات عديدة مثل قلة سكان استراليا وكثرة الأحجام المدنيـة فيها ٠ ولا يفسر كيف أن جاوه فى حجم سكان بريطانيا ، ولكن أحجام المـدن فيهـا لا تزيد عمـا فى استراليا ٠ لا ولا يفسر كيف أن بوينوس آيرس تحقق حجمـا قدره ٩ر٦ مليون

فى الأرجنتين حيث مجموع السكان ٢١ مليونا ، بينما فى البرازيل لا تـزيد ريودى جانيرو عن ٤ر٣ مليون مع أن السكان ٩٤ مليونا !

(د) التاريخ · يبقى أخيرا تاريخ السكن ، بمعنى قـدم أو حـداثة المدينة · فالسؤال هو : هل كلما طال العهد بالمدينة كلمـا زاد حجمهـا ؟ بمعنى آخر : ما العلاقة بين أعمار وأحجام المدن ؟ قـد يظن لأول وهـلة أن الحجم وظيفة للتكتل الزمنى ، ولكن الحقيقة أكثر تعقيـدا من هذا · لهـذا قام سوروكين بدراسة على مدن العالم الكبرى + ١٠٠ ألف فى ١٩٢٠ ـ فاستبعد المدن التى لم يمكن تحديد أعمارها ، ووجد الصورة الآتية :

فترة النشأة	العدد	النسبة المئوية
منذ ما قبل الميلاد حتى القرن ٥	٦٧	٨ر١٨
من القرن ٦ الى ١٠	٦٩	٤ر١٩
من القرن ١١ الى ١٥	٧٥	٢ر٢١
من القرن ١٦ الى ٢٠	١٤٤	٥ر٤٠
المجموع	٣٥٥	٩ر٩٩

وقد كشف سوروكين علاقة طفيفة بين عمر المـدن وحجمهـا الحـالى ، ولكنه وجدها طفيفـة وغير مطردة بالنسـبة للبلاد المختـلفة · فكثير من المدن القـديمة لا زال صغير الحجم للان · وعلى هـــذا انتهى سوروكين الى أن المفكرة الشائعة من أنه كلما كانت المدينة أقـدم ، كلما كانت أكبر حجمـا ، فـكرة ليست صـحيحة تماما · وفى مصر يمكن أن نـرى بسهولة أن المـدن الحديثة بنت القرن الماضى ـ مدن القنـال ـ قد تغـلبت فى الحجم عـلى كثير من المدن القديمة الداخـلية : بورسـعيد > طنطـا ، السويس > المنصورة ·

٢ - الاقتصاد . اذا انتقلنا الى العوامل الاقتصادية ، أدركنا على الفور أهمية النظم الاقتصادية . ففى المجتمع الزراعى الاقطاعى تؤدى الملكية غالبا الى طرد سكان الريف حتى تتورم بهم المدن . كذلك تؤدى الملكية الغيابية absentee landlordism الى تركيز الثروات والأفراد والخدمات فى المدن حتى تنتفخ أحجامها . أما الراسمالية الصناعية وما تعنيه من المنافسة والعشوائية laissez-faire ، فتؤدى الى انتفاخ المدن الصناعية « وأحجام الماموث mammoth cities » . ووجود مجتمع طبقى بلا طبقة وسطى يميل الى خلق هرم أحجام مدنى غير متزن - بلا طبقة وسطى حجمية - كما كان فى مصر .

وللايديولوجيات المذهبية والسياسية والاقتصادية آثار بعيدة فى التحجيم. فالوطنية الضيقة والأبهة السياسية قد تدعو الى تضخم العواصم اكثر مما ينبغى . فمثلا كانت الفاشية العمالية فى أرجنتين بريون عاملا حاسما فى تضخيم بوينوس آيرس . وعلى العكس ، نجد الاشتراكية - منذ ماركس - تصر بقوة على تحديد الأحجام لتصفية النظام الطبقى فى المجتمع من ناحية ، ولضمان السلامة القومية بالنسبة للأخطار العسكرية من الناحية الأخرى . ولهذا نجد الاتحاد السوفييتى يضع « سقفا » لنمو موسكو كان قدره ٥ر٤ مليون نسمة (موسكو الكبرى كلها اليوم ٧ ملايين) ، ويصفى أحجام المدن السابقة على جبهة الحدود الغربية ، ويعمل على نشر الاحجام المتوسطة بأعداد كبيرة . ولا شك أن التنظيم السياسى والتخطيط المذهبى مسؤول الى حد معين عن متناقضة حجمية كالآتية . بوينوس آيرس فى حجم موسكو (٦ - ٧ ملايين) ، بينما أن سكان الاتحاد السوفييتى قدر سكان الارجنتين نحو ١٢ أو ١٣ مرة !

كذلك لا يمكن أن نفسر أحجام المدن العملاقة فى غرب أوربا جزئيا الا

بتكديس مكاسب الاستعمار ، بينما نجد فى المستعمرات أحجاما منقوصة لنفس هذا السبب • وفى مناطق الاحتكاك الحضارى المتخلفة تميل الأحجام الى التضخم ، لأن البلد المتخلف الفقير لا يملك أن تتعدد فيه الأحجام الكبيرة ، فيركز كل موارده واستيراده الحضارى فى مركز واحد ضخم بينما تظل المدن الأخرى تافهة : كما فى وحدات الصين الهندية المختلفة ، واندونسيا ، والهند ، ومصر ، وأكثر من ذلك كثيرا فى الدول الافريقية الجديدة •

الضوابط الايكولوجية

يقصد بها عمليات داخلية وميكانيكيات تلقائية فى صميم ايكولوجية المدن تؤثر فى تحديد أحجامها • ويمكننا أن نتبع فى تصنيف هذه الضوابط التصنيف العام للايكولوجيا الى الأوتيكولوجيا autecology أو ايكولوجية الفرد ، والسينيكولوجيا أو ايكولوجية المجتمع synecology • ولكن من الناحية العملية لا يمكن عزلهما عن بعضهما البعض لأن أى مدينة لا تعيش تحت ناقوس زجاجى مفرغ ، فلا يمكن فهم حجم المدينة الواحدة منعزلا ومستقلا عن أحجام المدن كلها فى الأقليم ، أى لا يمكن فهم الأوتيكولوجيا خارج الاطار السينيكولوجى •

فمن الناحية الأوتيكولوجية يهمنا أن نتعرف على القوانين الأساسية المتأصلة فى تاريخ حياة المدينة الواحدة ، كالمدينة فى اقليمها الريفى وكيف تؤثر فى الحجم • ومن الناحية السينكولوجية نرى أن المدن فى الاقليم مجتمع متفاوت المواهب والأحجام يتصارع من أجل البقاء - يساوى هنا من أجل الحجم • فدليل النجاح النمو وزيادة الحجم ، وهو ضمان البقاء • والمهم أن نعرف كيف تتعايش المدن فى ظل هذه الهيراركية • ويمكننا أن نحدد فى ايكولوجية الحجم عدة قوانين أساسية ، أحدها ينصرف الى الأوتيكولوجيا أى يصدق على كل مدينة ، والباقى الى السينيكولوجيا أى تختص به مدن مختارة دون غيرها •

١ ـ قانون المضاعفات law of the multipliers • تسبب طبيعة المدينة الوظيفية آلية حجمية عالية فى تاريخ حياة المدينة الواحدة تشبه الزنبرك • فأيا كانت الوظيفة أو الوظائف الأولية القاعدية basic التى تقوم لها أو عليها المدنية ، فلابد لها كما رأينا من وظائف تابعة ancillary ثانوية • والأولى هى city-founders والثانية هى city-fillers عند زومبارت ، الأولى هى المسمار المحوى والثانية هى شرنقة « المضاعفات » multipliers • وكما أن المسمار دقيق الحجم رغم أهميته الحيوية ، والشرنقة منتفخة ضخمة على خفة وزنها ، فكذلك يثبت التحليل الاحصائى أن الجزء الأكبر من أحجام المدن انما يرجع الى الوظائف التابعة الثانوية ، بل ان كل تطور فى مستوى الحضارة والمعيشة يزيد فى هذا الاتجاه •

٢ ـ قانون « الحجم يورث الحجم » • فى تصارع المدن فى الاقليم من أجل الحجم والضخامة ، وتنافسها على مجالات النفوذ ، تحاول كل مدينة أن تفيد الى جانب كل مواهبها القائمة والكامنة من موقع وعقدية •• الخ ـ من حجمها القائم • فكلما كانت المدينة اكبر حجما ، كان معنى ذلك أن تقدم فرصا أكبر للسكان والوظائف وأنها أكفأ حضاريا وأقدر على اجتذاب ما يستجد منها ، وذلك مهما تضاءلت ميزاتها ومواهبها الأصلية لأنها بذلك تمثل بيئة « جاهزة » من قبل لما قد يجد من وظائف لن تحتاج فيها الى التكاليف الابتدائية initial outlay الباهظة التى لا مفر منها فى مدن صغيرة أو جديدة ، بمعنى آخر تمثل بيئة جاهزة تمتاز « بالوفورات الخارجية » •

بذلك تتداعى الوظائف ، ويتضخم الحجم باطراد بمعادلة الربح المركب ، فيصبح قانون النمو هو قانون كرة الثلج كما رأينا فى دراسة الوظائف • وهكذا يستمر هذا الوضع حتى نصل فى النهاية الى نقطة قد يصعب فيها تعليل التضخم المطرد فى حجم المدينة بأسباب أو ضرورات واضحة أو

مفهومة ، ويصبح المبرر الوحيد للحجم اللاحق هو مجرد الحجم السابق . ويصبح النمو وظيفة للحجم ، ويتناسب معه تناسبا طرديا · وبفضل هذا النجاح الحجمى تستطيع المدينة أن تخفى أو تعالج أيا من عيوبها ونقاط ضعفها الأصلية · وبهذا تصبح المدينة كائنا عضويا ناجحا going concern له قوة اندفاع وثقل · ومعظم الدراسات التفصيلية تثبت أن أعظم المدن نموا هى أكبرها حجما · أى أن « الحجم يورث الحجم size begets size» ولا شك أن هذا يفسر الاتجاه العالمى المطرد من المدينة ذات الأحجام المتواضعة المتجانسة الى المتروبوليتانية المتنافرة الأحجام ، لأن المدن تكتسب فى النهاية جاذبية تتناسب مع ثقلها ·

ولقد حاول البعض - مثل كيرى Carey - ان يخرج من هذا نظرية ميكانيكية فى نمو المدن · فشبه السكان بالجزيئات molecules التى تخضع لقانون التجاذب الاجتماعى الى بعضها البعض ، وان التجاذب هنا فى المجتمعات البشرية كما بين جميع مظاهر العالم المادى يتناسب تناسبا طرديا مع الكتلة (أى حجم المدن) ، وعكسيا مع المسافة (أى البعد عن المدن) · ولكن هذه النظرية الجبرية الميكانيكية تنقد لأنها لا تعبر الا عن ضابط واحد من بين مجموعة كبيرة ، ولو صدقت لكان معناها جدلا ان تظل المدن الكبرى تبتلع المدن الصغرى بالتدريج حتى تتجمع كلها فى مدينة واحدة فقط ، وذلك فى الدولة الواحدة - ثم نظريا فى العالم كله ··

٣ - قانون الحجم والتباعد · يترتب على قانون (الحجم يورث الحجم) أن يصبح قانون النمو وتطور الحجم هو اتجاه « رأسمالى » نحو التطرف : افقار الصغير واثراء الكبير ·(to those who hath shall be given) وأن المدن كالسمك : الكبير منها يأكل الصغير (allometric principle)

ولكن كيف يتم هذا فى الاطار الاقليمى ؟ ان أول وأشد تأثير لمدينة ناجحة

تتضخم سيسرى بطبيعة الحال فى أقرب المدن من مجالها ، ويقل بالتدريج فى المدن الأبعد عنها • أى أن المدينة الناجحة انما تتضخم سواء مباشرة أو غير مباشرة على حساب المدن المحيطة ، وأن للمدينة الضخمة تأثيرا تحديديا على أحجام المدن المجاورة • وهذا التأثير يتناسب مع البعد عن تلك المدينة الكبيرة • بمعنى آخر نعود الى موضوع التباعد كضابط عالمى من ضوابط الحجم • وليس من السهل أن نحدد الفاعل والمفعول به ، السبب والنتيجة ، بين الحجم والتباعد ، ولكن الصحيح أنهما جانبان لنفس الشيء وانهما مضاف ومضاف اليه ، ولا يمكن تفسير الواحد بدون الاشارة الى الآخر • وقد رأينا كيف حدد كريستالر ميكانيكية هذه العلاقة ، ولكنه بالغ فى تقدير أهميتها لأنها ليست الا ضابطا واحدا بين مجموعة عديدة •

وقد عبر جفرسون تعبيرا جغرافيا قويا عن العلاقة العكسية بين الحجم والمسافة يتمشى مع قانون الغاب ، فقال أن المدن الكبرى كالأشجار العمالقة فى الغابة ، تحرم الأشجار الصغرى من الوصول الى الضوء وتقضى عليها بالقزمية ونقص النمو • فهى تميل الى أن تنتقص من نمو وحجم المدن الصغيرة المجاورة التى تقع فى « ظلها » • ذلك لأنها تحتكر كل نمو وتجتذب اليها كثيرا من عناصر ووظائف تلك المدن الصغرى وتأسرها لنفسها • ويزداد هذا الأثر التحديدى الوائد كلما زاد حجم المدينة الكبرى • كما انه لا يقتصر على حدود الاطار القومى الواحد ، بل يتعداه الى الاطار الدولى ، فأمستردام كانت تكون أكبر حجما لو لم تكن لندن وباريس وبرلين على هذا الدرجة من القرب •••

٤ ـ « قانون المدينة الأولى law of the primate city» • هذا القانون الذى يبرز بقوة فى سينيكولوجية المدن ينبع من القوانين السابقة ،

وقد توصل اليه أيضا مارك جفرسون · ففى داخل الاطار المساحى الواحد تبرز مدينة واحدة على المدن الأخرى وتظهر عليها بشكل لا يتناسب مع الترتيب التدريجى · ففى ٢٨ دولة وجد جفرسون أن أكبر مدينة يزيد عدد سكانها عن ضعفى المدينة التالية مباشرة ، وفى ١٨ دولة تزيد عن ٣ أمثالها · وفى المتوسط العام لأغلب الحالات وجد أن النسب بين « المدينة الأولى » والثانية والثالثة هى على الترتيب ١٠٠ : ٣٠ : ٢٠ ·

ويرى جفرسون أن المدينة الأولى هى عادة عاصمة الدولة الوطنية ، وانها تعبر اكثر من اى مدينة غيرها عن الكيان الوطنى وتساهم أكثر من أى مدينة أخرى فى توحيد الامة · ولكن تمثل العواصم الاتحادية (الفيدرالية) شذوذا لهذه القاعدة مثل وشنطن وكانبرا وبرن ولاهاى ، وكذلك العواصم المستحدثة مثل انقره ودمشق والرياض وكراتشى ودلهى · كذلك تكون أولوية المدينة الأولى اشد وأقوى كلما كانت الأمة قديمة الوحدة مثل بلجيكا وفرنسا والمانيا حيث تقترب اقدار المدن الأولى فى كل منها من النسبية العامة ١٠٠ : ٣٠ : ١٠ ، ولو أن أسبانيا لظروفها الخاصة المعروفة شذوذ واضح · هذا بينما تقل أولوية المدينة الأولى فى الأمم الحديثة التى لم تنشأ وتتوحد الا حديثا ، مثل ايطاليا واستراليا وجنوب أفريقيا ودول الكومنولث عامة بدرجة جعلت جفرسون - بعد أن وجد أنها ليست « بلادا » - ينتهى الى أن « المدينة الأولى الفعلية لدول الكومنولث ليست سدنى ولا تورونتو ولا الكاب ··· الخ ، وانما لندن » ·

والجدول الآتى للقانون يعطى الرقم القياسى ١٠٠ للمدينة الأولى ·

الدولة	المدينة الأولى	المدينة الثانية	النسبة
النمسا	فيينا	جراتز	٨
الدنمرك	كوبنهابن	أورهوس	١١
المجر	بودابشت	تسجد	١٣
انجلترا	لندن	ليفربول	١٤
المكسيك	مكسيكوسيتى	خوادا لاجارا	١٨
رومانيا	بوخارست	تشيزينيف	١٨
بيرو	ليما	كلاو	٢٠
الأرجنتين	بوينوس آيرس	روزاريو	٢٢
تركيا	استانبول	أزمير	٢٣
كوبا	هبانا	هولجوين	٢٥
بوليفيا	لاباز	كوتشابامبا	٢٦
فنلنده	هلسنكى	فيبورى	٢٦
شيلى	سنتياجو	فلباريزو	٣٠
بلجيكا	بروكسل	انفرس	٣٠
سويسرا	زيوريخ	بازل	٥٩
ايران	طهران	تبريز	٦١
البرازيل	ريودى جانيرو	ساو باولو	٦٦
يوغوسلافيا	بلغراد	زغرب	٧٠
نيوزيلند	أوكلند	ولنجتون	٧٠
أفغانستان	كابول	قندهار	٧٥
هولنده	امستردام	روتردام	٧٦
روسيا	موسكو	لننجراد	٧٦
كندا	مونتريول	تورونتو	٧٧
الهند	كلكتا	بومباى	٧٩
جنوب أفريقيا	جوهانسبرج	كيبتون	٨٠
أستراليا	سيدنى	ملبورن	٨٠
أسبانيا	برشلونة	مدريد	٩١
ايطاليا	روما	نابولى	٩٦

ويبدو أن من الممكن لنا أن نعمق قانون الأولوية على ضوء التطور التاريخى • فنسبة الأولوية لا تزداد فقط حيث النضج السياسى الوطنى ، وانما كذلك فى المرحلة البدائية القصوى « الخام » من المدنية فى الاقليم • فما لدينا من أرقام عن أحجام المدن فىأولى مراحل الفترة الحديثة تدل على أن نسبة أولوية المدن الأولى قد تناقصت مع اطراد النمو المدنى العام ، وأن الأولوية فى هذه المرحلة يمكن أن تكون أكبر منها بكثير فى أشد حالات النضج المدنى والوطنى •

فمثلا القرن ١٧ كانت الأهمية النسبية لكل من لندن وباريس بين مجموع المدن الانجليزية والفرنسية على الترتيب أكبر بكثير مما هى الآن • فرغم أهمية برستول المتزايدة حينئذ ، كانت لندن ٧٠٠ الف تليها برستول وناريتش ٣٠ ألفا كل ثم يورك واكستر ١٠ آلاف كل ، بل كانت لندن أكبر بكثير جدا من مجموع كل المدن الأخرى معا • وبالمثل باريس فى فرنسا • ويبدو أن نفس الوضع كان فى مصر فى فجر الفترة الحديثة • فالحملة الفرنسية تعطى القاهرة ربع مليون (٢٦٠ ألفا) من مجموع قدره ٥ر٢ ، بينما كانت المدينة الثانية دمياط ٢٠ ألفا فقط • ولهذا فتضخم الأولوية البالغ الافراط صفة بدائية تميز المراحل غير الناضجة فى تطور المدن عامة ، وترسم صورة مختلفة للأحجام أقرب شبها بقزم ضخم الرأس •

ومعنى هذا كله أن الأولوية تشتد وتزداد فى حالتين متعارضتان تماما ، الحالتين الهامشيتين : شدة البدائية الخام وشدة النضج • وأخيرا ينبغى ألا ننسى أن نسب الأولوية المختلفة هى تعبير خاص عن الشخصية الجغرافية للاقليم فى كثير من الحالات • وأن قانون المدينة الأولى على هذا الأساس يتعارض جذريا مع قاعدة تزيبف عن الرتبة ــ الحجم لأنه يلغى هذا التفاوت أو تلك الشخصية ، مما لا يتفق مع الواقع •

قيمة الحجم

ضرورة الحجم

يمكن أن نسمى هذا الموضوع « أخلاقيات الحجم » ، لأن محوره هل الحجم شر ام خير ؟ ولا شك منذ البداية أن فى التحول من التبعثر الى التركيز ومن الضآلة الى الحجم فائدة · فمزايا التركز واضحة : تطور تقسيم العمل ، وبالتالى زيادة التخصص والاجادة ، فالحجم ضرورة لتعدد الوظائف ورقى الخدمات والنشاط الاقتصادى والبشرى · وكثير من المؤسسات والمرافق والخدمات العليا كالجامعات ودور الأوبرا لا يمكن أن تظهر الا تحت كفالة حجم معلوم · بل ان الخدمات بالذات تستدعى دائما حجما أكبر مما تستدعى السلع · ويقدر كولن كلارك أن حجم ١٠٠ ــ ٢٠٠ ألف على الأقل ضرورى لتوفير مدى كاف من الخدمات ·

ومعنى تعدد الوظائف والنشاط فتح مجالات للفرص للمواهب والملكات المتعددة ، كما أن معنى تعدد الوظائف تفادى تعاصر الأزمات الاقتصادية للوظائف المختلفة · هكذا يدعو الحجم الى مزيد من التكامل العضوى بين الوظائف والسكان · كما أن كفاية الحجم ـ بكل ما يعنى من مرافق قائمة كالسكك الحديدية والمواصلات والطرق والمطارات والشركات والخدمات البلدية كالكهرباء والمياه والمجارى والخدمات العامة ورصيد الايدى العاملة والخبرا والاتصالات ··· الخ ــ يخلق « الوفورات الخارجية » لمزيد من النشاط والوظائف ، وبذلك تمثل عملية اقتصادية · فكما فى البيولوجيا اذن ، يصبح للحجم قيمة بقائية survival value تساعد على نجاح المدينة واستمرارها ·

خطر الحجم

١ ــ الاخطار الداخلية · ولكن من الناحية الاخرى هناك نقطة

انعكاس تتحول بعدها هذه المزايا الى مثالب · وتلك هى فكرة « أنسب الحجم optimum size · فبعد هذا الحد يصبح تعدد الوظائف والعمل مدعاة الى تعقيد الجهاز المدنى ، ويختل التكامل بينها ويتأزم · كذلك تزداد تكاليف التوسع والصيانة باطراد بعد هذا الحد : فى الارض : اذ ترتفع قيم الأرض ارتفاع المضاربات ، كما أن توسع العمران الحتمى قد ينتظم مواضع وعرة أو غير اقتصادية تعنى مصاريف باهظة فى صورة انفاق وممرات وتجفيف وردم ، وهى مصاريف تنعكس فى النهاية على السكان والمرافق · كذلك يظهر الدور غير الاقتصادى فى النقل : اذ تختنق حركة المواصلات وتتعطل · وبالمثل فى السلع : اذ تزداد المسافة بين المنتج والمستهلك سواء فى الريف أو فى أجزاء المدينة ، فترتفع أسعار منتجات المدينة للريفيين ومنتجات الريف خاصة الغذائية اليومية للمدنيين ، لا سيما مع تعدد الوسطاء · كذلك ترتفع تكاليف الخدمات : البلدية كالمواصلات والطرق والاضاءة والمياه واطفاء الحرائق ، والادارية كالبوليس والتعليم والحوادث ، والخدمات الصحية المختلفة · وقد عملت عشرات الدراسات الاحصائية فى هذا الصدد تثبت أنه كلما زاد حجم المدينة بعد حد معين ، زادت تكاليف هذه الخدمات زيادة اكثر من مطردة · وهكذا تصبح كل الوفورات الخارجية السابقة خسائر خارجية محققة external diseconomies فهذه كلها مثالب داخلية ·

٢ ـ الأخطار الخارجية · ولكن هناك أيضا الاضداد الخارجية · فالمدينة الضخمة تستهلك باستمرار موارد الاقاليم المادية وتمتص دم الحياة منه وتتركه مهجورا خربا متحجرا · كما انها تعتمد على سكان الريف فى تجديد شبابها لان المدينة لو تركت لشانها لتناقصت لتوقف الخصوبة فيها · وهى اذ تجتذب اليها سكان الريف « تعقمهم » ، أى أنها تستنزف سكان

الريف لتندهم فى النهاية · فالموارد المادية والبشرية للريف هى وقود المدينة الضخمة ، وهى تحرق منه دائما بشراهة · وعدا هذا فان اعتماد المدينة الضخمة فى خاماتها وغذائها وتسويقها على مصادر بعيدة ، قد تكون عبر البحار ، معناه أن زمام اقتصادها ليس فى يدها ، وأن حجمها الضخم انما يقوم على أساس خطر ، ويمكن أن تهوى فى أى وقت بسرعة خطيرة ، وذلك فى الأزمات الاقتصادية أو الحروب الجمركية ·

وفى الماضى وحتى العصور الوسطى ربما كانت المدن أقل تذبذبا وتفاوتا فى حجمها ، لأنها كانت مراكز صوامع الغلال القومية ولذلك كانت فى وضع أفضل من الريف أيام المجاعات ـ وكانت منتشرة جدا · لكن من ناحية أخرى كان تكاثف وتزاحم السكان الشنيع فى المدن بالنسبة للريف المكشوف يجعلها فريسة أسهل للاوبئة والطواعين ـ وكانت منتشرة جدا كذلك · وقد زادت أخطار المدينة الضخمة مع الحروب الجوية وخاصة الذرية ، وهذه بوجه خاص مشكلة المدن الراسمالية الضخمة بالنسبة للمدن الاشتراكية المتوسطة ·

هكذا تجد المدن الكبيرة نفسها معرضة بالقوة الى ذبذبات حجمية عنيفة يمكن أن ترج كيانها والكيان القومى معا رجا · والثابت أن المدن الآن بوجه عام تظهر دورية cyclicism من ناحية الحجم ما بين تناقص وتزايد مع موجات الرواج والكساد slumps and booms · ولقد كانت مدن اليابان قبل وأثناء وبعد الحرب الاخيرة خير ـ أو أسوأ ! ـ مثال على هذا ، فقد تناقصت أحيانا بنسبة النصف ! وفى مصر أبرزت الحرب الأخيرة هذه الدورية ، فقد كان الفلاحون ينتقلون الى العمل فى المصانع وللجيوش أثناء الحرب ، وبعدها عادوا الى أصولهم الريفية ببساطة · وقد وجد فى الولايات المتحدة أن المدن المتوسطة ٣٥ ـ ١٠٠ ألف قد أخذت تنمو أخيرا

بأسرع من المدن الكبرى · ومعنى هذا كله أن أفراط الحجم يصبح نقطة ضعف بقائية ، فكما فى البيولوجيا حين تتضخم كائنات عضوية الى درجة تعجزها عن الحركة والدفاع عن نفسها ، تتضخم المدن حتى درجة الشلل ·

أنسب حجم

لكل هذا قامت مدرسة ضد الحجم من أجل الحجم · بل أن جذورها تمتد الى الفلسفة التى لا تحبذ حياة المدن وحضارتها أصلا وترى أنها حياة غير طبيعية – وهى بدورها فلسفة متطرفة غير واقعية · فكثير من فلاسفة الاغريق استنكر تضخم المدن · وكان ابن خلدون ينظر الى المدن كعوامل انحلال وانقراض الدول والحضارات · ولكن شبنجلر كان اكبر من أنذر بالويل والثبور بسببها ، فهى فى رأيه التى خربت حضارات التاريخ ، وتحولها من culture الى مجرد civilisation ، وهى التى تؤذن بغروب وانحدار الغرب ، « ومولد مدينة يتضمن موتها » فهى مقبرة الحضارة · ويتساءل بنتون ماكى Benton Mackaye هل المدينة « الماموث » قمة أم نهاية الحضارة ؟ ·

وتميل هذه المدرسة المتشائمة بالطبع الى تحديد أنسب حجم ضئيل · مثلا كان ابنيزر هوارد Howard يعتقد أن حجم ٣٠ ألفا هو الأنسب (!) · ويشترك ممفورد فى مهاجمة المدينة الماردة ، ويعتقد أن المليون حجم أقصى معقول ، وهو الحجم الذى يمكن أن يعول جامعة سليمة · وهو يخشى أن يكون تطور الحضارة هو من مدينة فجر التاريخ Eopolis الى المتروبوليس الى الميجالوبوليس الى مدينة الطغيان Tyrannopolis الى مدينة مقبرة الحضارة Necropolis .

ولكن من الناحية الأخرى تدافع اللجنة الملكية لتوزيع الصناعة Barlow Commission عن الحجم المعقول وتذكر مزاياه الاقتصادية والعمرانية وأهميته للصناعة ، وتنتهى الى أن الحجم الكبير ليس عيبا

بالضرورة • كذلك ينتهى التعداد البريطانى الى انه ليس ثمة دليل على أن المدن المتوسطة الحجم أكثر صحية من المدن الضخمة ، لأن زيادة الوفيات فيها انما ترجع الى تزاحم المساكن والسكان والدخان ، وكلها قابلة للعلاج • لهذا نجد أن لى كوربيزييه Le Corbusier وضع حجما لمدينته المثالية ٣ ملايين • ويذهب فوست الى أبعد من هذا — بل الى رأى غريب — فهو لا يرى ما يمنع من أن تضم لندن نصف سكان انجلترا ! •

ورغم كل هذا ، فمن الثابت أن من المستحيل تحديد « أنسب حجم » ، لأن قاعدة المدينة لم تعد اقليدية محددة ، وانما أصبحت قاعدة « غير منظورة » قد تتسع لتشمل بنسب ودرجات متفاوتات كل الكرة الأرضية ، وذلك نتيجة للاعتماد الشديد على خدمات ومعاملات ما وراء البحار والتجارة ••• الخ • من هنا يرى البعض أن السؤال الذى أثاره فوست منذ سنوات عن أنسب علاقة بين حجم الريف والمدن لم يعد الا مبحثا أكاديميا بحتا •

ولا شك أن الحضارة الحديثة قد رفعت بوجه عام مستوى الأنسب لأحجام المدن ، وما كان يعد أضخم مما ينبغى فى الماضى ، قد يعد الآن أقل مما ينبغى اقتصاديا • ولكن لا شك أيضا أننا وصلنا الى افراط حجمى بالنسبة لمعاييرنا الحالية ، وثابت أن هذا يتم على حساب الريف والاقليم أولا الى أن يتحول الى « منطقة مأزومة depressed areas» ، وثانيا على حساب المدن الأخرى لأن كل اتجاه فى أى مدينة فى الاقليم يؤثر مباشرة على بقية المدن • وهكذا فان تضخم مدينة بشدة يعنى أن تذوى عدة مدن اقليمية ، مما يهدد « الاقليمية regionalism » و « التوازن الاقليمى regional balance » ويهدد الحياة الاقليمية بالذبول والاختناق • أى أن تضخم الاحجام يؤدى بنا الى مشكلة الاقليمية ويأخذ لذلك مغزى كبيرا فى التخطيط الاقليمى •

الفصل التاسع

الموقـع

تعريف الموقـع

ربما كان الموقع أهم عنصر جغرافى ، بل ربمـا عده البعض مع بيرجر Bürger قلب الجغرافيـا • وهو على كـل حـال من أهم عنـاصر جغرافية المدن ، بل لقد كـانت المدن عند الجغرافى قبل عصر جغرافية المـدن الحديثة هى اسـاسا « مواقع » المدن •• ورغم تطـور الدراسة الموقعية كثيرا ، الا ان الغريب أنها لاتزال غير كافية ، ولم تخضـع لتصـنيف منهجى أو نوعى typological • لهـذا ينبغى أن نميز بوضـــوح بين ثلاثة أنـواع من فكرة الوقوع فى المكان position ، فهناك الموقـع الفلكى ، والموقـع ، والموضوع •

الموقع الفلكى

الموقع الفلكى location ، أو الرياضى mathematical location يمكن تحديده بكل صرامة ودقة بخطوط الطول والعرض ، أى بالاشـارة الى شبكة معينة منسوبة الى الشـمس • ولكل مكان موقعه الفلكـى المتفرد الذى لا يشاركه فيه غيره • ولكن الموقع الفلكى فى الجغرافيا لا يزيد عن التواريخ فى دراسة التاريخ • وربما كـانت أهميته الوحيدة انه يحدد نقطة بالنسـبة الى الأرض الكروية كلها ، وربما كـان لهذا التحديد قيمته فى دراسـة توزيع أقاليم المدن الكوكبية العامة • ولكن أهميته العمرانية الفعالة فى نشـاة وتطور المدينة الواحـدة اهميـة محـدودة • مثلا اذا عرفنا أن نقطـة معينـة عـلى

سطح الأرض على بعد ميلين من Lebanon فى كونتية سميث بولاية كنساس ، وعلى خط عرض ٥٠ ٣٩ درجة م شمالا ، وطول ٣٥ ٢٨ درجة م غربا ، تمثل موقع المركز المتوسط تماما رياضيا أو « جغرافيا » فى الولايات المتحدة ، فان هذه قد تكون حقيقة طريفة ، ولكن لا مغزى أو قيمة لها حيويا حتى وان كانت معلمة بنصب تذكارى مشيد · فالموقع الفلكى محدود الأهمية فى جغرافية المدن ·

ولسوء الحظ أن كلمة location شائعة الاستعمال فى المعنى الفلكى والمعنى الجغرافى الفعال على السواء ، كما فى الحديث عن « توطن الصناعة location of industry » · وكثير من الكتاب لا يزال يخلط بينهما فى جغرافية المدن · فيتكلم هنتنجتون ووليامز مثلا عن توزيع المدن على سطح الكرة ، حتى اذا أراد الكلام عن الموقع بالمعنى المدنى الصحيح عرفاه « بالموقع التفصيلى detailed position » · وبالمثل يستعرض سور توزيع المدن بين خطوط العرض والارتفاع ··· الخ فى العالم تحت عنوان الموقع situation ، ولو أنه يعود الى تحديد الموقع الصحيح فيما بعد ·

الموضع

وهناك من الناحية الأخرى الموضع site · وقد كان راتزل أول من فرق بين الموضع والموقع فى دراسة المدن · ولا ينبغى للموضع أن يكون مشكلة تختلط مع الموقع بالمعنى الصحيح · فالموضع فكرة محلية موضعية بحتة ، تنصرف الى رقعة الأرض التى تقوم عليها المدينة مباشرة ، فهى نقطة لا منطقة ، ومطلقة لا نسبية · ومع ذلك فأحيانا تقترب فكرة الموضع فى حدها الاعلى ، من فكرة الموقع فى حدها الادنى ، ويضعف التمييز بينهما ويتداخلان ، كما هو الحال بين فكرتى القرية عند « سقفها »

والمدينة عند « أرضيتها » . ولكن كما يقول سميلز « أن جوهر الموضوع أنه لا ينبغى لتصنيف الموضع والموقع أن يختلطا كما لو حاولنا النظر اليهما فى تلسكوب » .

وعلى العموم فالموقع الواحد كمنطقة يشمل عددا من المواضع لأنها نقط . والموقع عنصر ثمين جدا فى حياة أى مدينة ، بينما الموضع ثانوى جدا . وقد يظل موقع ما على جانب كبير من الأهمية ، بينما تتعاقب مدينة داخل اطاره العام على بضعة مواضع مختلفة . فعلى طرق الحركة الرئيسية والمواقع الكبرى ، لا يتحدد موضع المدينة فى نقطة معلومة بصورة صارمة لا بديل لها ولا محيص عنها . فكثير من المدن يمكن أن يقوم بكل سهولة وبساطة فى نقطة أخرى مجاورة أو أكثر فى حدود الموقع العام بدون أى خسارة واضحة أو تغيير فى صفاتها وكيانها . ويقوى هذا الاتجاه كلما تجانست الظروف الفيزيوغرافية على نطاق واسع ، كما هو الحال فى السهول الفسيحة .

مثلا أثبت البحث ان موضع كفر الزيات كان يمكن أن يتحقق فى أى نقطة أخرى على فرع رشيد فى حدود بضعة كيلو مترات شمالا أو جنوبا . وبالمثل يمكن أن نتساءل لماذا كانت موسكو بالذات - فى اطار توسطها العام الذى لا يناقش فى الدولة - لماذا كانت هى دون غيرها العاصمة . وكذلك يجادل البعض فيما يختص بميلانو بأن أى موضع آخر مجاور تقريبا كان يمكن أن يخدم كبؤرة فى سهل لومبارديا لطرق ممرات الألب الوسطى .

وغالبا ما تكون العوامل التى حددت اختيار موضع ما بعينه من بين مجموعة النوايا فى اطار ذلك الموقع العام هى عوامل خارجية أو مؤقتة كالسياسة . فتنشأ ظاهرة هجرة المدينة على العصور بين عدد من

المواضع داخل نفس الموقع الواحد · وقد أطلق اندرية اليكس A. Allix على هذه المواضع الممكنة أو المتعاقبة « المدن البدائل doublets de villes » .
وخير ما تتمثل هذه الظاهرة فى اطارات المواقع الهامة جدا حتى لتصبح مواقع خالدة يتوفر فيها طول البعد الزمنى · مثال ذلك تتابع بابل ثم سلوقية الاغريقية ثم قطيسفون الفارسية (مدائن كسرى) ثم بغداد العربية فى اطار « خاصرة » الرافدين · تتابع منف ثم الفسطاط ثم القاهرة على رأس الدلتا · تتابع قفط وقوص وقنا على ثنية قنا · قرطاجنة ، وتينس Tyns الرومانية وتونس فى رأس تونس · على أنه يلاحظ فى الكلام عن المدن البدائل الاحتفاظ بنفس الوظيفة · أما اذا اختلفت وظيفة مدينة الموضع الأول عن وظيفة مدينة الموضع الثانى ، فليس هذا بتتابع مدنى ·

كذلك يلاحظ انه قد يرث موضع موضعا آخر فى نفس الاطار الموقعى ، ولكن حين يتم هذا يكون مغزى وقيمة الموقع قد تغير كلية · مثال ذلك : قامت تشستر منذ الرومان فى موضعها على رأس مصب نهر الدى Dee الخليجى لاستثمار الموقع الممتاز كالبوابة الرئيسية بين السهل الانجليزى من الأمام وأيرلنده من الخلف على فتحة المنخفضات بين جبال البنين ومرتفعات ويلز · ولكن مع انطماء موضع تشستر المطرد ، ورثت ليفربول هذا الموضع من موضعها على المصب الخليجى المجاور · على أنه لم يكد يحدث هذا حتى كان مغزى الموقع قد تغير من أساسه ، فلم تعد بوابة الشمال الغربى تواجه ايرلندة فحسب ، بل كانت آفاق عالم جديد برمته قد تفتحت أمامها : كشف أمريكا ·

الموقع

أما الموقع situation بالمعنى الصحيح فهو الموقع الفعال الذى

يحمل مغزى ودلالة بشرية أو مدنية واضحة قد تعنى الحياة أو الموت بالنسبة للمدينة • وليس من السهل حصر هذه الفكرة فى تعريف موجز أو معادلة مباشرة • ولكنها على العموم هى الموقع بالنسبة للمناطق المحيطة والأجزاء المجاورة ، ولكن فى اطارات مساحية متفاوتة جدا قد تتأرجح من موقع مخاضة على مجرى نهر الى موقع ميناء فى نصف الكرة أو حتى الكرة كلها •• ليس هذا فحسب ، ليس بالنسبة الى اطارات مساحية مطلقة ، وانما بالنسبة الى الاطارات المساحية « الفعالة » ، أى التى لها قيمة بشرية حيوية ، أى مناطق الانتاج والاستهلاك وكتل العمران والطرق الكبرى التى تصلها • يقول سور :

«La position par rapport aux différentes parties d'une contrée et surtout par rapport aux régions de consommation et de production et aux routes qui les relient, est l'élement capital de la situation».

وربما عبر تحديد ديفيز عن هذا بايجاز بليغ : فالموقع الجغرافى الصحيح لا سيما فى جغرافية المدن هو « الموقع النسبى relative location » • فعلى العكس من القرية ، يندر للمدينة ان تعتمد فى حياتها وكيانها على موارد مواضعها الكامنة • فالمدينة اساسا تقوم على استغلال وتوظيف امكانيات التركيز فى مركز ، فراسمالها الحقيقى هو علاقتها الخارجية فوق المحلية - سواء اقليمية أو قارية أو كوكبية • فالموقع ، بعكس الموضع الذى تشترك فيه القرية والمدينة ، صفة مدنية بحتة •• والموقع لهذا منطقة ، بينما الموضع نقطة • ولهذا كان الموقع فكرة نسبية • وما دام نسبيا ، فمن الواضح أن قيمته ليست فى حد ذاته ، ولا هى أبدية « قديمة » ، وانما هى طارئة بالنسبة الى عوامل وتوزيعات وملابسات خارجية بعيدة - بعيدة جدا أحيانا - بحيث أن زمام الموقع

ومصير مدينته ليس فى أيديهمـــا ، وأن مقدراتهما يمكن أن تــكون رهنا لذبذبات عنيفة غير منظورة ٠٠

ومع ذلك فينبغى ان نتذكر أن هنــاك مدنا معينــة لا تعتمــد عــلى الموقع بل على الموضع ، ولكنهــا حالات قليــلة تشــمل بعض المــدن الدينيــة كمكة والمدينة وبعض المدن الصحية ، ولكن أساسا مدن التعــدين ٠ فهنــا لا نجــد مواقع بمعنى الكلمة ، بل تنزلق فكرة الموقع الى الموضــع ويترادفان ، فهذه هى « المواقع المواضع

النظرية العــامة للموقع

هل تقوم المدن كيفمــا اتفق فى أى مواقــع على صفحة الاقليم ؟ لو أن سطح الأرض كله كان متجانسا تجانسا تاما ، فــلا من يابس ومــاء ، ومــن تضاريس وأشكال أرضــية ، ومن نطاقات مناخيــة ونباتية وزراعية ٠٠ الخ ، لظلت هنــاك مدن ولكن لانعــدمت تماما فــكرة الموقع ، ولاستوى أن تقــوم المدينة هنــا أو هنــاك ٠ ولما كان هنــاك مفاضلة بين نقطة وأخرى لقيامها ، ولانحدرت بذلك فكرة الموقع الى مجرد مواضــع يحددها مجرد عنصر التباعد ٠ ولكن سطح الأرض الحقيقى متنافر جــدا ، ومن الضرورى لكى تنجــح المدينة أن تنتخب منــه أمثــل « الأمـــاكن » ــ «lieu de villes» كمــا فى الفرنســية ٠

وهنا تبرز نظرية الموقع ٠ فالمواقع هى الامــاكن الحــرجة والنقــط الحساسة الحيــوية عــلى صفحة اللاندسكيب بمعنــاه الطبيعى والبشرى ٠ بمعنى آخر يمكننا أن نعــرف مكانة الموقع ونعــرفه فى نظــام تباعدى نظــرى مثل نظام كريستالر بأنه « المســمار المحوى » أو الزنبرك الــذى يــدور حــوله النظــام كله دورانا آليــا بعد أن يثبت ذلك الأول ويحــدد مكانه ٠ فالمــواقع

هى نقطة البداية فى التباعد ، وبينما هذه الأخيرة عملية ميكانيكية ، فان الأولى عملية انتخابية واعية ٠

فالمواقع تظهر فى الطبيعة نتيجة لاختلاف سطح الأرض اختلافا شديدا ، أى نتيجة للتباين الأرضى areal differentiation ٠ فهذا التباين الأرضى من شأنه أن يخلق قيما مكانية شديدة التفاوت ٠ والانسان ينتخب منها الأمثل والأنسب لأغراضه المدنية ٠ ولما كانت المدنية ـ بالنظرية ـ تعتمد على علاقاتها الخارجية ، أى على المناطق المحيطة ووسائل الاتصال بها من ناحية أخرى ، أى على علاقات الاستقرار والحركة ، فان أمثل المواقع هى تلك التى تحقق ـ من حيث علاقات الاستقرار ـ أكبر واغنى قدر منها أى حيث يشتد التباين الأرضى وذلك حيث تلتقى الاقاليم المتنافرة ، ثم التى تحقق ـ من حيث علاقات الحركة ـ أقل قدر من المقاومة ، أى خطوط المقاومة الدنيا ٠ ونحن فى كلا الحالين ازاء مبدأ واحد وهو « الانقطاع » break : انقطاع طبيعى : انقطاع الأقاليم الأرضية كالماء واليابس ، والسهل والجبل ، والاستبس والغابة ، والمعمور واللامعمور ٠٠ الخ ، وانقطاع الحركة وجانب منه انقطاع طبيعى والجانب الآخر انقطاع بشرى : من السفينة الى القطار ، ومن عربات السهل الى دواب الممر الجبلى ، ومن حدود دولة الى أخرى ٠٠٠ الخ ٠ فالتباين الأرضى يخلق الانقطاع سواء فى الاستقرار أو الحركة ، وكلا الانقطاعين يخلق المواقع المدنية ٠

هذا هو الأساس الجغرافى فى نظرية الموقع ، مبدأ الانقطاع ٠ وهو فكرة بلورها اقتصادى ـ كولى Charles H. Cooley ـ فى أواخر القرن الماضى ١٨٩٤ ، ولو أن راتزل سبقه الى الالماع اليها فى « الأنثروبوجغرافيا » ١٨٨٣ ، كما تكلم عن قيام المدن عند انسداد الحركة damming of traffic ولكن كولى كان أول من حدد النظرية العامة للموقع فى فكرة قوية واحدة

عامة خصبة ٠ وهو يدعم الانقطاع الطبيعى مع انقطاع الحركة البشرية فى عنصر واحد هو انقطاع النقل break-in-transportation أو break-of-bulk . فالحركة والنقل لا تتم بلا توقف الا فى الرحلات القصيرة جدا ، أما الرحلات الطويلة فلا بد فيها من التوقف مرارا ، اما لضرورة اراحة وسائل النقل وتموينه ، واما لوجود عائق طبيعى لابد من الاستعداد قبل اجتيازه ٠ فكل توقف انقطاع break .

والانقطاع نوعان : ميكانيكى وتجارى ٠ الميكانيكى اذا كان لأسباب تكنولوجية فقط دون تغير فى ملكية السلعة المنقولة : كالراحة للدواب والانسان ، أو لاستبدال وسيلة نقل بأخرى كالتغيير من اللورى أو العربة الى القطار أو من القطار الى السفينة الخ ، أى من وسائل نقل جزئية صغيرة مبعثرة الى كبيرة موحدة ـ أو العكس ، أو أخيرا التوقف عند الحدود السياسية أو أمام العوائق الطبيعية التى تستدعى تغييرات فى وسيلة النقل ٠ أما الانقطاع التجارى فيوجد اذا كان لأسباب اقتصادية ، أى تحولت فيها ملكية السلعة من يد الى أخرى أو حدثت تجزئة breakage للتسويق ٠ وفى كلا النوعين يدعو الانقطاع الى تجمع مدنى قل أو كثر ٠ والانقطاع التجارى أدعى الى حجم أكبر ، وكلما اشتدت صعوبة الانقطاع الميكانيكى أى العائق الطبيعى كلما كان أدعى الى حجم أكبر ، أما اذا اجتمع النوعان كان هذا أدعى الى حجم أكبر وأكبر ٠

أنواع الموقع

تصنيف أولى

رأينا أن أساس فكرة الموقع هو « اختزال » للاقليم أو « استقطاب » للمكان فى نقطة ٠ فاذا حللنا هذا المركب الى عناصره الأولية وجدنا عنصرين :

أولا اطـار الاشـارة المسـاحى territorial frame of reference الـذى ينسـب اليـه موقـع المدينـة ويستمد قيمتـه ، وثانيا خطـوط الحـركة ووسائل المواصلات بين الموقع والاطـار المساحى • وما قيمـة الموقع الا حاصل ضرب الاطار فى خطوط الحركة • ويمكننا أن نتعـرف على نوعين أسـاسيين من المواقع يقابلان كلا من هذين الطرفين ، همـا المواقع النسـبية والمواقـع الطبيعيـة •

١ ـ المواقع النسـبية • فلو كانت اجزاء الاطـار المسـاحى متجـانسة تماما من حيث خطوط الحركة ، كأن يكون سـهلا مثاليا خاليا من التضـاريس أو خطوطا مائية ممتازة امتيازا خاصا •• الخ ، لتحدد موقع المدينة بالاشـارة الى توزيعات الانتاج والاستهلاك والسـكان المختلفة فى أجـزاء السـهل • ويمثـل هـذا صـورة من المواقـع النسـبية البحتـة أو « الموقـع البحت pure situation » التى تتحـدد بنـاء عـلى العـلائق المـكانية space-relations أو geomatical relations البحتـة فقط • هـذا النـوع من المواقع يسميه راتـزل وسمبل ـ وان يـكن بصـدد البـلاد لا المـدن بالذات ـ مواقع الجوار vicinal location.

ومثل هذه المواقع هى من صـنع الانسـان الى حد بعيد ، مباشرة وغير مباشرة ، عن عمد أو عن غير قصد ، اما بمجرد توزيعـاته هو كغطاء بشرى أو اقتصادى واما بما ينشىء من خطوط للاتصال وطرق للانتقـال • ومن الصـعب أن تجد تحقيقا عمليا كاملا لهذا الموقع النظـرى ، لانه حتى فى اشـد السهول تجانسا تتحدد خطوط الحـركة الاصطناعية البحتـة بالضرورة الاقتصادية مما ينفى التجانس •

٢ ـ المواقع الطبيعية • اذا انتقلنا الى اطار مساحى تقطعـه التضاريس والمجارى المائية وتقتل مسالك الحركة فيه ، فان موقع المدينة سيحدد بناء على

توجيه هذا اللاندسكيب الى جانب عامل التوزيعات النسبية للانتاج والسكان ٠٠ الخ ٠ فهنا ستتحدد مواقع ثابتة معينة لا مفر منها ، مواقع من صنع الجغرافيا الطبيعية والفيزيوغرافيا ، مواقع تبدو « طبيعية » ، أى معطاة ومن صنع الطبيعة ، حتى أن بعضا من غير الجغرافيين يسميها تلقائيا بالمواقع « الطبيعية » «natural» locations كما يفعل بيرجل ، بل هكذا سمى راتزل وسمبل النوع الثانى للموقع ٠

«A people has . . . a twofold location. an immediate one, based upon their actual territory, and a mediate or vicinal one, growing out of its relations to the countries nearest them, The first is a question of the land under their feet ; the other of the neighbors about them.»

فالمواقع الطبيعية هى تقريبا مواقع فيزيوغرافية ٠ ومن أمثلتها الموانى وملاقى الانهار والممرات الجبلية ٠٠ الخ ٠ ولا شك ان مثل هذه المواقع يمكن أن تعتبر ثابتة مطلقة ودائمة فى ذاتها ، فهى سابقة للانسان وللمدن ومستقلة عن وجوده ونشاطه ٠ وهى من ثم ليست نسبية تماما كما افترضنا فى فكرة الموقع بوجه عام ، بل بمثابة مواقع أولية primary فى اللاندسكيب الطبيعى ٠ وهى تمتاز بأنها تدعو اليها المدن مبكرا جدا وتعمل بمثابة نقط الاشارة التى تحكم توقيع المدن التالية ، كما تمتاز بالاستمرار الى حد بعيد وبالأهمية أى ضخامة الأحجام عامة ، ويمكن لهذا أن نسميها بالمواقع الاستراتيجية ٠ مثال هذا القاهرة على رأس الدلتا والصعيد ، موقع لا مفر منه ، وموقع فينا عند فتحات الجبال على نهر رئيسى ، وموقع القسطنطينية وعدن ٠

ومع ذلك فرغم أن هذه المواقع تبدو ثابتة ومطلقة فى ذاتها أو فى اطاراتها المساحية الضيقة أو المباشرة ، فهى فى حقيقتها نسبية اذا نظرنا اليها من بعيد فى اطارات اقليمية أوسع أو قارية ٠ بمعنى آخر أن عنصر

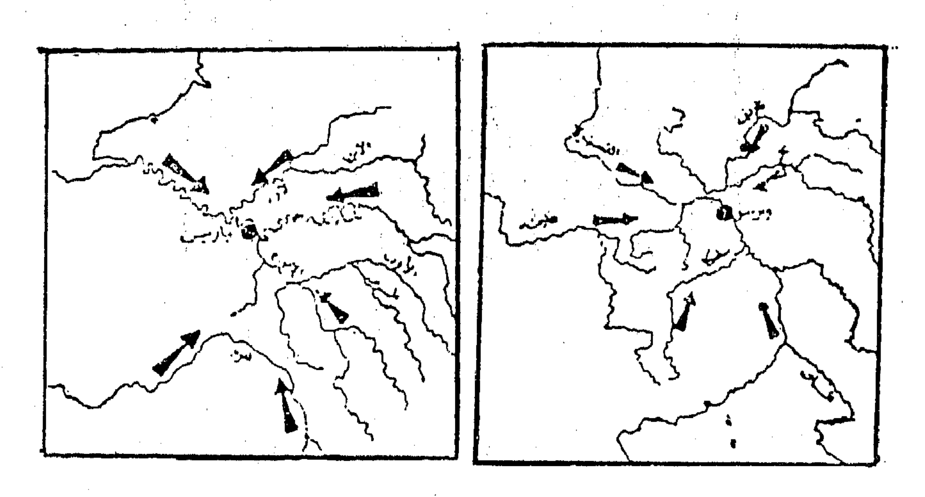
النسبية أو الاطلاق فى مواقع المدن هو مسألة تتوقف الى حد بعيد على مدى سعة اطار الاشارة المساحى الذى ننظر اليها فيه ٠ ولما كانت هناك سلسلة متزايدة السعة من الاطارات دائما ، فان كل موقع قمين فى النهاية بأن يكون نسبيا ٠

التصنيف النوعى

الأغلب اذن فى الواقع أن معظم المواقع تجمع بين الموقع النسبى البحت والموقع الفيزيوغرافى بدرجات متفاوتة ، ولكن تغلب هذه الصفة أو تلك ٠ وفى ضوء هذه الحقيقة الهامة يمكننا أن نميز على المستوى التفصيلى بين ستة أنواع من مواقع المدن ٠ وهى أنواع تتداخل أحيانا ، وقد يمكن أن تصنف المدينة الواحدة فى أكثر من واحد منها ٠ وبعض هذه الأنواع أشد التصاقا وارتباطا بالمواقع « الفيزيوغرافية » المطلقة ، والبعض الآخر أكثر اقترابا من فكرة الموقع النسبى البحت ٠ ويلاحظ أن هذا التصنيف لم يوحد بعد ولا تستعمله كل المصادر ، مما يجعل البعض يستعمل اللفظ الواحد فى معنى أوسع أو أضيق مما سنحدده هنا ٠ فهناك المواقع « العقدية » nodality وهى أكثر هذه التصنيفات انتشارا ، ثم يضيف اليها لانجدون هوايت Langdon White ، وجورج رنر Renner : البؤرية focairty ، ثم « المكزية » centrality ، يقابلها « الهامشية » marginality و « المدخلية أو مواقع البوابات » portality ، وهناك أخيرا المواقع « البينية » interstitial

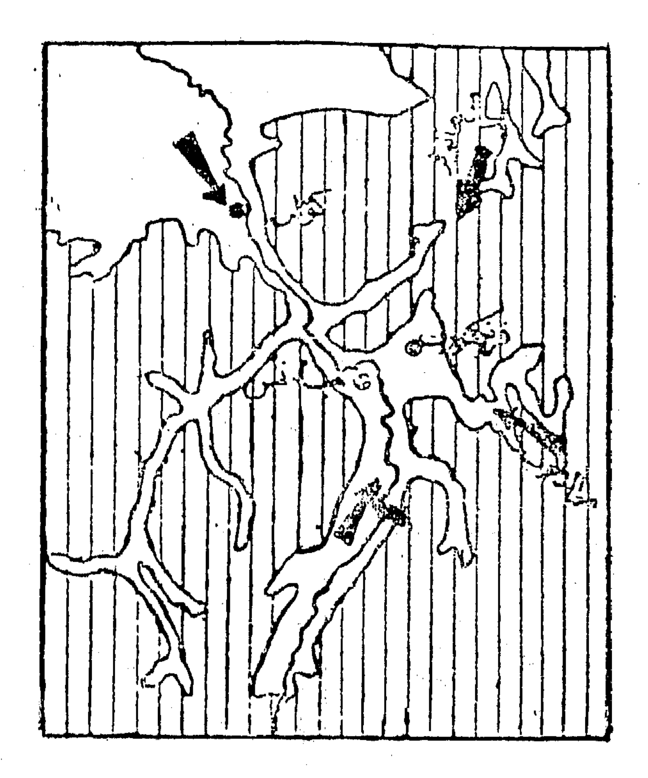
١ ـ العقدية ٠ فأما العقدية فهى أكثر هذه الألفاظ والأفكار انتشارا ، ولكنها ـ أو هى لذلك ـ أكثرها خلطا وتعميما ، وتكاد تستعمل مرادفا لمعظم الأنواع الأخرى فعلا ٠ ولكن يحسن قصرها على فكرة التركيز الفيزيوغرافى ، أى نتيجة لتركيز خطوط اللاندسكيب الطبيعى تركيزا قويا فى

«نقطة معينة • فتصبح العقـدية حيث تشير الطبيعة بكل أصـابعها الى مركز استراتجى بارز لا يمكن أن يتجاهله الانسان أو يسـتعيض عنـه بوسـائله التكنولوجية : كملاقى الانهـار وتقاطع الوديـان وممرات وفتحـات الجبـال واختناقات اليابس والماء • بمعنى آخـر ، العقدية هى «pass cities» مواقع عنق الزجاجة كما يعبر لوش bottleneck cities ، وهى لذلك مـن خصائص المناطق المضرسة خاصة أكثر منهـا فى السـهول ، وهى كذلك أقرب شىء الى فكرة المواقع الطبيعية أو الفيزيوغرافية المطلقة •



شكل ١١ ـ العقدية النهرية : باريس ووارسو

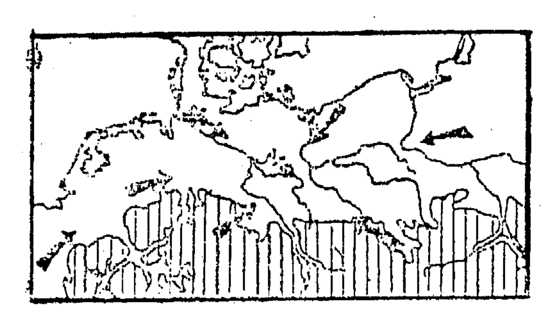
على أن البعض يتكلم عن العقدية فى السهول المنبسطة وعـن العقدية الناشئة عن التقاء الخطوط الحديدية والطرق البرية وطـرق القوافل وغـيرها من الظاهرات البشرية ، أو قد يميز بين العقـدية الفيزيوغرافية « الموروثة » من الطبيعة والعقدية البشرية « المكتسـبة » من صـنع الانسـان ، وذلك بالتمييز بين العقدية الطبيعية والاصطناعية natural and artificial • ولكن هذا من شأنه أن يجعل الثانية محلية عامة ommibus term ويلغى الأنواع الأخرى •



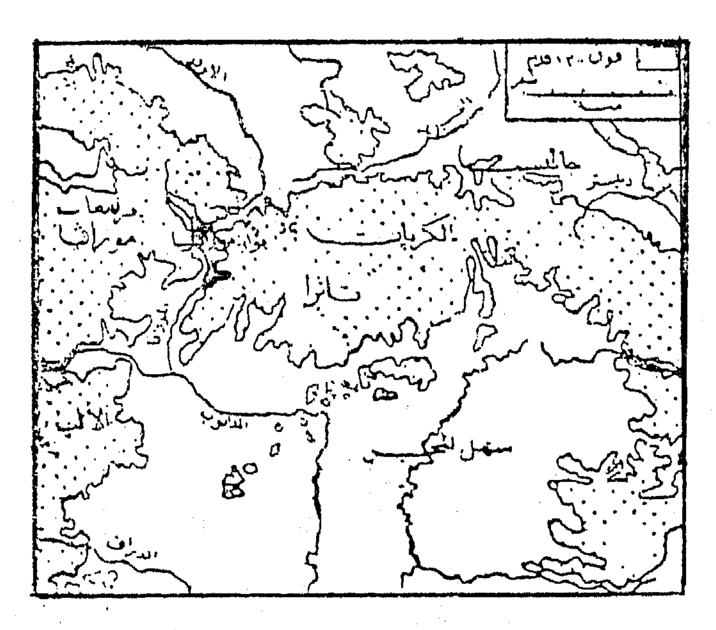
شكل ١٢ — العقديات فى حوض الراين

ويمكننا ان نمثل للعقدية بمعناها الضيق بالأمثلة الآتية : فمنها مجمع الطرق الطبيعية من أحواض بوهيميا وجنوب ألمانيا والمجر ، ومثلها براتسلافا ، نيويورك ، باريس ، القاهرة ، الخرطوم ، مجدبرح ، فرنكفورت على الأودر ، هانكاو · وتكثر عقديات ملاقى الأنهار خاصة فى البلاد الجديدة حيث يحدد تتابعها مسار السكك الحديدية — كالسيبيرى : تشليابينسك ، اومسك ، نوفوسيبيرسك ، كراسنويارسك ، اركتسك ، تشتيا ، خاباروفسك ، هاربين ، فلاديفوستوك · وهناك عقديات نهايات البحيرات وتعرجاتها الرئيسية مثل بفلو ودترويت على نهايتى بحيرة ايرى ، ودولوث على طرف سيوبيريوى ، ولكن المثل الكلاسيكى شيكاغو على نهاية متشجن التى تبرز جنوبا لتقف على طريق أى اتصال بين الشرق والغرب فى الولايات المتحدة ·

٢ ـ البؤرية ٠ أما البـؤرية فهى المقدية لكن فى السـهول المنبسطة المسطحة : حيث تتجمـع طرق التجـارة وخطوط الحـركة على سـهل واسـع منتج فى بؤرة واحدة ٠ واذا تسـاوت الظروف الأخرى ، فهذا الموقع عـادة هو قرب الوسط الهندسى للسـهل ٠ فالتركز هنـا من صـنع الانسان عـن طريق الطرق البرية والحديدية ٠ ومن الأمثـلة الحية برلين التى تقوم فى بؤرة الطرق على السهل الالمانى الشمالى ، وموسكوقرب قلب سهول شرق أوربا ، وميلانو



شكل ١٣ ـ برلين كمثال للمواقع البؤرية



شكل ١٤ ـ موقع فيينا

فى سهل لومباردى ، وسانت لويس فى سهول حوض المسسيبى ، وباريس فى قلب حوض باريس • ويمكن أن تمد فكرة البؤرية الى المسطحات المائية ـ لاستوائها ـ حيث نجد جزر هاواى بؤرة وملقى الطرق الملاحية فى حوض الهادى الشمالى ، وميناء سوفا Suva بؤرة الملاحة بين جزر البحار الجنوبية •

٣ ـ المركزية • أما المركزية فهى بمعنى التوسط الهندسى وهى تقترب من البؤرية ، ولكن ليس من الضرورى دائما • ومن الأمثلة مدريد ، والقاهرة التى تتمتع بمركزية واضحة بين الدلتا والصعيد ، الى جانب عقديتها ، وطنطا التى تتمتع بمركزية فى الدلتا ، وبغداد فى وسط العراق بين الشمال والجنوب •

٤ ـ الهامشية • وتتضح فكرة المركزية اذا قرنت بنقيضتها الهامشية • فالموقع على هامش اقليم أو اطار نشاط بشرى يعنى قلة الأهمية • فمواقع موانى الشمال فى اسكندناوه وبريطانيا هامشية بالنسبة لمراكز النشاط البشرى • وموقع حلب فى سوريا بعد العثمانية كان هامشيا متطرفا • ولنلاحظ أن كل مواقع نصف الكرة الجنوبى كاستراليا هى بالضرورة هامشية down under اذا اتخذنا العالم الفعال اطار الاشارة • وموقع كراتشى هامشى جدا فى حوض السند ودولة الباكستان •

٥ ـ المدخلية • ومع ذلك فليست الهامشية دائما مدعاة الى قلة اهمية الموقع • فهناك المدخلية التى تجعل الموقع بوابة لاقليم صغير أو كبير • وهذا أوضح ما يكون فى الموانى • مثلا بوينوس ايرس البوابة الى البمبا الغنية ، ونيويورك بوابة « الميدلاند » الامريكى ، وبالمثل مونتريول ، بوسطن ، فيلادلفيا ، بولتيمور ، موبيل ، نيو اورليانز ، سان فرنسكو ، سياتل .

فانكوفر ، هامبورج ، الهافر ، بوردو ، مرسيليا ، اوسلو ، امستردام ، جنوه ، الاسكندرية ، وتينتسن وشنغهاى وكانتون فى الصين · وفى معظم هذه الحالات يفتح الظهير نهر أو واد ·

ولكن مواقع البوابات ليست قاصرة على الموانى ، وانما تصدق على الأقاليم الداخلية فى اليابس حيث يحدث انقطاع فى التربة أو الانتاج ، أى على جبهات التحام الاقاليم الاقتصادية · فبلغراد من الجنوب وبودابست من الشمال بوابات لسهل المجر · وتولوز بوابة سهول الجارون وجاسكونى من ناحية الشرق · وكل مدن حواف الصحراء - السفانا . والصحراء - الاستبس ، هى مواقع بوابات ، وتعبير « موانى الصحراء » يرقد تحته هذا المفهوم ·

٦ - البينية · أما المواقع البينية فهى مواقع تالية أو تابعة ، وقد لا يكون لها فى ذاتها قيمة كبرى ولكن وقوعها على مرحلة بين موقعين هامين يمنحها أهمية معينة ، فهى أقرب الى فكرة التباعد منها الى الموقع بالمعنى الصحيح · ويمثل توماس لها بامثلة تبدو عادة مواقع استراتيجية ممتازة مثل سنغافوره على عنق الزجاجة بين الهادى والهندى وآسيا واستراليشيا ، ومثل دمشق البينية منذ فجر التاريخ بين ساحل فينيقيا وبلاد النهرين ، ومثل موانى التوصيل entrepôt, transshipment مثل هونج كنج وروتردام ولندن ! · وهذا التمثيل يدل على عنصر النسبية فى تشخيص وتصنيف أنواع المواقع وذلك بحسب اطار الاشارة المساحى المقصود · فمن الأصوب أن نذكر لندن كموقع مدخلى أو عقدى قبل أن تكون موقعا بينيا · وربما كانت المدن الأصغر أسلم وأدق كأمثلة للمواقع البينيـة : مثل بنى سويف والمنيا وأسيوط بين عقدية القاهرة وقنا فى صعيد مصر ·

ضوابط الموقع

لما كان موقع المدينة يتحدد بتفاعل علاقات الحركة فى اطـار مساحى ، فمن الممكن تلخيص هـذه الضوابط فى ثـلاثة : اللاندسكيب الطبيعى ، ووسائل النقل ، واطار الاشـارة المساحى · وواضـح انهـا تتداخـل وتؤثر فى بعضها البعض ، فلا يمكن عزل خطوط الحـركة والنقل عن توجيه مظاهر السطح ، والاطار المساحى يتاثر بطريق المواصـلات من الخارج ، ولكنه فى نفس الوقت يؤثر فى قيمـة هذه الطرق فى الداخل · ومع ذلك فيحسن دراسة كل على حدة · ومن المهم أن كل ضابط منها يحـدث حين يحدث ، لا كظـاهرة رقعية منفـردة منعزلة ، وانمـا عادة على نطاق اقليمى أو شـبه اقليمى متصـل ، مما يخلق سلسلة متعددة الحلقات أو عائلة متتالية من المواقع · وبمعنى آخـر تؤدى دراسـة الموقع الى فـكرة « الخطوط المدنية lignes urbaines » ، وهى فكرة خصـبة تساعد على اثراء جغرافية المدن كما يوضح سور · ومن المهم أن تصنف المواقع بحسب ضوابطها الى فئـات واضحة بشرط أن تـكون دلالتها وظيفية فعـلا لا مجرد اتفاق · وهذا هو السـبب فى نقد ديكنسون لدراسـة تيلور « المدن الأنهـار » تحت عنوان واحد وكفئة واحـدة ، بينمـا هى تجمع بين « مدن مختلفة اختلاف فينا ونيواورليانز وبرن فقط لانها تقع على أنهار » ·

كذلك ينبغى أن نستدرك ، فليس معنى الكلام عـن الضـوابط الطبيعية القول بالحتم الجغـرافى للموقع · فربما كانت المـدن ، كاكبر أعمـال الانسان الاصطناعية ، أبعـد ما تكون عن الحتم الجغـرافى · ومنـذ وقت مبكر ١٩٠٣ حين كانت جغرافية المدن لا زالت فى مرحلة النشأة كان من المقرر أن :

«Geography however can only recommend a site ; if there are not men capable of using it .. she speaks in vain.»

بوانه فيما يختص باقدار المدن ومصايرها :

«All that geography can do is to point out generally the conditions which tell for or against their chances of growing to importance »

بل « ان هناك بعض مدن وقعت كمـا لو كان فى تحـد سافر للظـروف الجغرافية » • وفى المدن البـدائل فى ذاتها دليـل على سـعة مـدى حـرية الانسان فى اختيـار الموقع • بل ويذهب البعض الى حـد القول بأن الانسـان اذا أراد يمكنه أن يبنى مدينة فى أى مكان تقـريبا • ولكن ربما كان الاصح أن نقول أنه فى معظم الحـالات يقدم الموقع الطبيعى المنتخب مزايا ومثـالب ، مع رجحان كفة الأولى عادة • وحتى قولة رائد مدرسـة الحـرية لا بـلاش أصبحت فى حاجة الى التهذيب ، فهو يقول :

«Nature proposes the site, and man organises it in such a way that it meets his needs and wants».

ولكن النقاد يعدلونها الى :

«Man chooses the site as proposed by nature and then organises it in such a way ... etc.»

اللاندسكيب الطبيعى

يؤثر تركيب سطح الاقليم تاثيرا بعيد المدى عـلى طرق المواصلات ، ومن ثم يمنح لمواقع معينة صفة العقـدية ، فيتحـدد بالتـالى مستقبل وحجم المدينة • وكلما كان تحـديد الأرض lineaments قويا مضاعفا ، كلما كانت العقـدية أكمل • ويمكننا ان نعرض لثلاثة من عناصر اللاندسكيب : الأنهار والمسطحات المائية والجبال •

١ ــ الأنهـار • لما كان النقـل المائى طويلا أهم وسـائل الحـركة حتى قريب ، فان الأنهار كانت دهـاليز الحركة والتوغل الطبيعية • وكانت أهميتهـا

مضاعفة فى البلاد الجديدة حيث لا توجد وسائل أخرى « جاهزة » ۰ لهذا جذبت الأنهار المدن وتعاقبت عليها المواقع الجيدة « كبرادة الحديد على قضيب مغنطيسى » ۰۰ وربما كان النهر لا يقل أهمية عن مجرى النهر نفسه فى هذا الصدد ۰ ويمكن أن نميز ستة أنواع من مواقع الأودية والأنهار ۰

أ — مواقع رؤوس الملاحة tête de navigation fluviale ۰ عند أعالى النهر حيث ينبغى تغيير وسيلة المواصلات من السفينة الى الأرض transshipment وهذا ما قامت به ليل أصلا ، وما يميز سان بول حاليا على رأس ملاحة المسيسى ۰

ب — مواقع المصبات ۰ ثم هناك على النهاية مواقع المصبات ، ولما كانت هى همزة الوصل بين المحيط واليابس ، فقد أحرزت أهميات بالغة منذ البداية دائما ، لاسيما حيث كانت المصبات مدببه تمكن لتوغل الملاحة المحيطية الى أبعد حد ممكن فى النهر ۰ وهنا كانت رؤوس الخلجان المصببة estuary-heads اكثر أهمية وجاذبية من مصابها estuary-mouths ، لا سيما قبل تضخم غواطس السفن فى العصر الحديث ۰ وعند رأس المصب الخليجى كان يتحدد الموقع بالجسر الذى يعين أوطى معبر أرضى ، ومن ثم تتجمع اليه كل الطرق البرية لعبور النهر ۰ مثال هذا جلاسجو ونيو كاسل وروان ، وأنفرس على رأس ملاحة الشلد ، ولكن أولا لندن حيث يقول ماكيندر : «London Bridge is the pith and cause of London »

فمواقع مصبات الأنهار من أهم وأشيع المواقع ، ومع ذلك فهناك قطاعات كثيرة من الأنهار محرومة من المدن : كالمجرى الأدنى للدانوب ، وبعض قطاعات من الراين والساءون والبو ۰

ج — مواقع المراحل villes d'étape أى مواقع بينية على الطريق النهرى اذا طال ۰ وهنا تحاول هذه المواقع أن تفيد من الانثناءات «والأكواع»

البارزة فى المجرى حيث تتحقق عقـدية ثانوية مائية ـ أرضـية ، كما كان شأن أورليـان حتى القرن الماضى وبراتسلافا حتى اليوم ٠

د ـ ملاقى الأنهار confluence towns (المقرن فى السودان) ، وهى مواقع لعقديات أو بؤريات بسيطة أو مركبـة عـديدة الأذرع ٠ ومـن العبث التمثيل ، لأنهـا من أشـيع وأقدم المواقع ٠ ولكن المهم كما يـلاحظ سميلز أن مدينة المقرن تعبير قد يكون مطاطا غـير واضح ، ولابد أن نتـأكد أن المدينة تستمد وظيفتها ومبرر وجودها فعـلا من هذا الموقع ٠

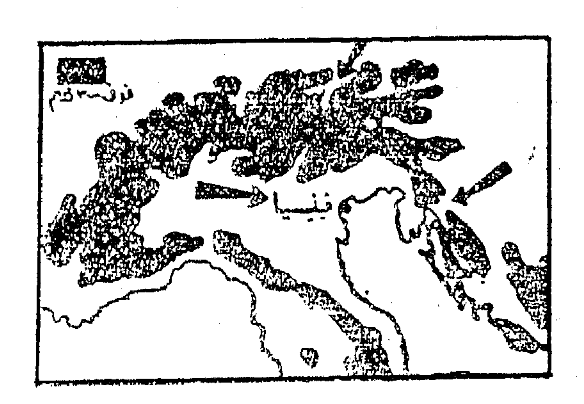
هـ ـ مواقع المعـابر ٠ سـواء مدن الجسـور ville de pont ، أو مدن المخاضات fords والمضاحل shallows ٠ وتتوفر مواقع الجسور حيث يضيق النهر أو يختنق ويسهل العبـور : المعادى والجيزة كما تدل أسماؤهما ، أو حيث تترامى جزيرة عبر المجرى : باريس ٠ أمـا المخاضات فكانت قبـل عصر فن الجسور والكبارى تمثل مواقـع شديدة الأهمية للعبـور ، ولما كانت قليلة الحدوث فان الطريق البرية كانت تتلقفهـا فتتقفاها لتـلتقى عندها : فكان مركب الطريق ـ المخاضة street-ford هو المركب الموقعى الشـائع الـذى أعطى مـدن « ستراتفورد Stratford » (= street-ford) ٠ ولا زال فى انجلترا ١٨ مدينة تحمـل اسم ستراتفورد ، ليست أهمهـا ولـكن ربمـا أشـهرها ستراتفورد ـ أون ـ افـون شكسـبير ٠ ولقـد بدأت لندن كمدينة ستراتفـورد ولكنهـا تفـردت بميزة أوطى مخاضة ، فجمعت بين أكثر من صفة موقعيـة ٠

وموقع الشلال ٠ من « يشـل » ، وموقع الجنـدل الـذى « يجنـدل » حـركة الملاحة المستمرة فى النهـر ويمثل انقطـاعا نقليا ، فتظهر المدينة أمامه وخلفه للاستعاضة بالنقل البرى فى قطـاعه ، مثلا أسوان ، منيـا بوليس عند شـلال سان أنطوان ٠ أما المثل الكلاسيكى لثنائيات مدن الشـلال ففى الكنغو

برازافيل ـ كينشاسا • ومع توليد الكهرباء والقوة أصبحت الشلالات مواقع للمدن بدرجة مضاعفة •

٢ ـ المسطحات المائية • هى سواحل البحار والمحيطات على هوامش اليابس أو البحيرات داخله •

أ ـ المواقع الساحلية • السواحل البحرية كجبهة التحام وخط انقطاع بين عنصرين هى من أهم وأقدم مواقع المدن • وكل موانى العالم هى نتاج هذا النوع من المواقع • ولكن قيم هذه المواقع تتفاوت جدا بحسب توجيه اللاندسكيب فى الظهير • فحيث يمثل الموقع تقاطعا مع نهر أو نتحة جبلية خلفية ، يتحدد المسرح لمدينة هامة • ومن ثم فمعظم مواقع الموانى البحرية هى موان نهرية أيضا • فمثلا بوسطن وبروفيدنس وفيلادلفيا تشترك فى الواقع مع نيويورك فى اطار الموقع العام على جبهة التحام الميدلاند الأمريكى ببحيرة الأطلسى التجارية ، ولكن تفوق نيويورك يرجع الى تفردها بالبوابة الوحيدة المباشرة : وادى الهدسن ـ الموهوك • ولو كان وادى الهدسن يجرى نحو الشرق بدل الجنوب من أولبنى ، فلربما كانت بوسطن لا نيويورك أعظم مدن الولايات المتحدة •



شكل ١٥ ـ موقع البندقية

ب ـ المواقع البحيرية · أما المواقع البحيرية فهى أيضا حواجز وعقبات ، وبالتالى انقطاع للنقل من الماء الى الأرض ، وتتحدد عادة على نهايات وأطراف البحيرة أو على تعرجاتها وخلجانها الرئيسية لأن فى هذه النقط تركزا أكثر · ومدن البحيرات الألبية (كومو ـ بللينزونا ـ لوكارنو ـ لوجانو ـ زيوريخ ـ لوسرن ـ جنيف ـ مونتريه ـ تين Thun ـ برينز Brienz) والامريكية (دولوث ـ سولت ميرى ـ دترويت ـ توليدو بفلو ـ هاملتون) خيرمثال · ولكن شيكاجو بالذات هى المثل الكلاسيكى ، فبروز نهاية بحيرة متشجن واعتراضها كعقبة لمحور الحركة بين الشرق والغرب الأمريكى جعل منها موقعا عقديا لا بديل له · وحكم المستنقعات يشبه حكم البحيرات فى هذا الصدد ·

٣ ـ الجبال · كانت الجبال أقوى عقبات تفرض الانقطاع فى الحركة فتتحكم بقوة فى توقيع المدن ، لا سيما أنها ليست انقطاعا تضاريسيا فحسب ، بل هى كجبهة التحام بين اقتصاد السهل والجبل المتباينين تعد انقطاعا انتاجيا ايضا ، وعلى الأرجح أيضا بين تراكيب جيولوجية متنافرة · فينسحها لا بلاش » قانونا عاما أن الحالات البشرية تفضل انتخاب خطوط الالتقاء بين التكاوين الجيولوجية المختلفة اى البروزات outcrops » . ويعلق ايست : « ومن المغرى أن نستنتج ان مبرر وجود مثل هذه المدن هو محمول ضمنا فى هذه الحقيقة الجغرافية » · ولكن ربما كانت هذه طريقة ضيقة نوعا للتعبير عن العلاقة ·

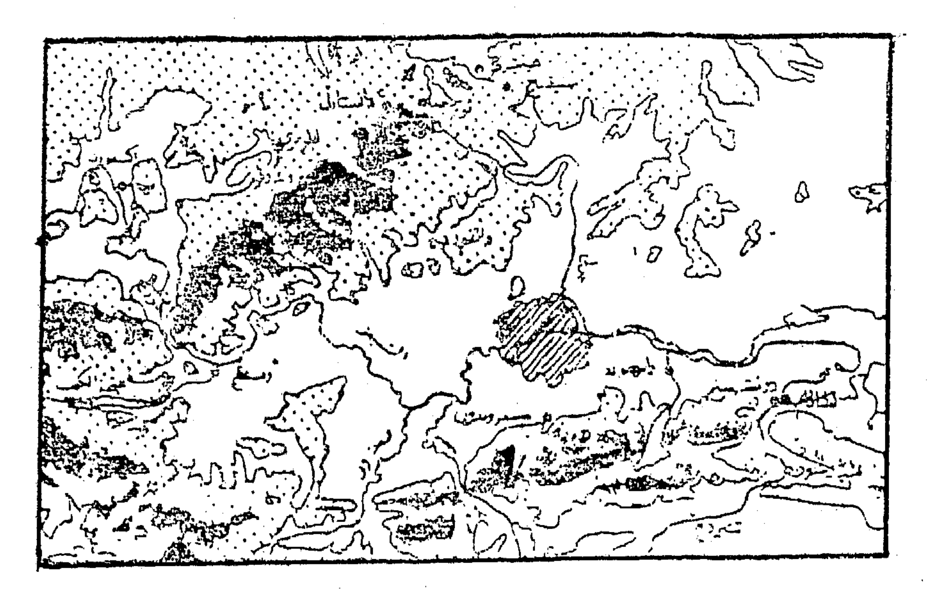
ومع ذلك فالتقاء الجبهات المتباينة لا يمكن الا أن ينتج « رد فعل جغرافيا geog. reaction » فى صورة نمو السكنى والمدن ، كما فى مدن « خط المرتفعات » فى اسكتلندا Highland line ، واقدام الألب ، وخط الينابيع Fontanili line فى شمال ايطاليا ، وخط السقوط فى

أمريكا الشمالية . ولكن المهم أنه يكون قلبا مضحكا حقا للحقيقة اذا ادعينا أن السكنى والمدن تقوم فى مثل تلك المواقع فقط . على أن النمط متكرر متواتر بصورة لها مغزى لاشك فيه . وقد ميز سور فى تحديد ثاقب بين ثلاث فئات من المواقع الجبلية : مواقع داخل الجبال ، ومواقع أقدام الجبال ، ومواقع مقدمات الجبال .

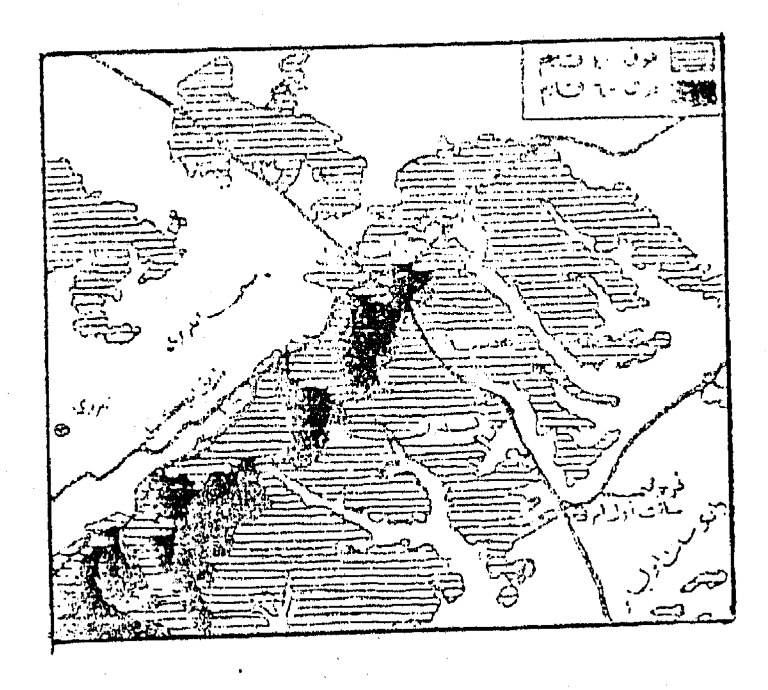
١ ـ مواقع داخل الجبال intramontane situations . وقد تحتل هذه المواقع مدن صغيرة الحجم ، ولكن وظيفتها مدنية بدون شك . ومعظم هذه المواقع يتحدد فى الأودية الجبلية الرئيسية الطولية أو العرضية التى تمثل خطوط الحركة والتى تتوافر فيها المواضع المدنية الملائمة التى مهدها فعل المياه الجارية أو الثلاجات . وأهمها بطبيعة الحال مواقع التقاء الأودية الطولية بالعرضية . مثال ذلك انسبروك وجرينوبل . فكل منهما مدينة جسور ومفرق طرق ونقط مراحل ، وهما أمثل أمثلة للمدن الالبية الحقة . وفى الابنين تتنضد المواقع بحسب محور الجبال العام .

وفى أمريكا الجنوبية نشأت مدن طلائع الأنديز preandine الأرجنتينية الثلاث ، توكومان وسالتا وجوجوى ، أصلا كمراحل على الطريق الكبير من اللابلاتا الى ليما . وقد تكون الكتلة الجبلية غير منتظمة كبضاب المكسيك البركانية فتغطى بسلسلة من المنخفضات الصحية الرخية . فبمجرد أن يهبط خط حديدى من استبس الأناهواك Anahuac ليعبرها تظهر المواقع المدنية : أوريزابا ، جالابا Jalapa ، مونترى . هذه أيضا قصة سرينجار عاصمة كشمير على الطريق بين البنجاف وآسيا الوسطى وسولمونا Sulmona فى الأبنين على طرق وسط ايطاليا .

مثال آخر على نطاق صغير : بين الكتل القديمة فى غرب أوروبا تقوم أحواض رسوبية ، تتجول حوافها الى حلقات من المواقع المدنية التى تمثل



شكل ١٦ ـ مواقع فتحات حوض لندن (عن ستامب)



شكل ١٧ ـ مواقع الفتحات الهوائية فى حواف حوض لندن
(عن ايست)

العلاقة بين انتاج الحوض والحافة الهضبية : كأحواض سوابيا · باريس ،
لندن · فمثلا من ناحية تلال تشيلترن تتابع المدن فى الفتحات التابعة

: consequent

Trowbridge, Royston. Wallingford, Dunstable, Luton, Hitchin, Swindon

فمثلا دنستابر تقع فى فتحة هوائية wind gap تقدم طريقا متدرجا من الحوض فى الجنوب الى الميدلاندز فى الشمال كان يخطه قديما طريق واتلنج · وتتكرر مواقع الفتحات الهوائية فى حواف الجنوبية فى النورث والسوث داونز : مثلا دور كنج ، جيلفورد ، أورندل Lewes ، كانتر برى · وما نراه فى حوض لندن يتكرر فى جبهة الجوار ـ سوابيا ·

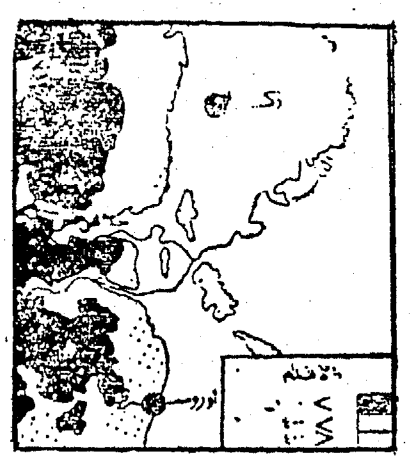
أما حوض باريس فحالة كلاسيكية : فهذا الحوض يتركب من مجموعة من طبقات رسوبية مختلفة التكاوين ، مقعرة حلقية مركزها باريس بحيث أن كل حلقة داخلية فيها أصغر مساحة وأوطأ من الخارجية ، أى كطاقم من الأطباق الطباقية nest of saucers · ونظرا لتفاوت قوة التعرية بحسب تفاوت نوع التكوينات ، فقد أصبحت كل حلقة تشكل رصيفا تركيبيا structural platform أطرافه الخارجية تمثل حافة (كوستا) منحدرة ، وأصبح الدخول الى حوض الحلقة محدودا بالفتحات التى يمكن أن تشقها الأنهار فى هذه الحواف · ولما كانت الأنهار فى الحوض الحلقى تأخذ نمطا مشعا radial ، فقد نشأت سلسلة كاملة من حلقات المدن المتناظرة على هذه المواقع ·

ب ـ مواقع أقدام الجبال أو البيدمونت piedmont · وهذه أهم فئات المواقع الجبلية وأوسعها انتشارا · وهى تمثل نقط التجمع قبل أو بعد اجتياز عقبة الجبل ، بحيث ترسم كل منها رأس شبكة أو حزمة مروحية من طرق السهل المجاور · وتتحدد المواقع على خط البيدمونت حيث يتقاطع

مع مصبات الأودية أو الفتحات الجبلية أى حيث المواقع الاستراتيجية للفتحات والممرات gap—towns pass—cities وحيث تتحقق القيمة الفعلية لجبهة الالتحام الاقتصادية ، وحيث تتوافر فى الكوة الجبلية والمدرجات الركامية والأحواض البحيرية مواضع ممتازة للمدن غنية بالتربة الرسوبية المنقولة والمياه النقية وامكانيات توليد القوى الكهربية فالصناعة .

هكذا نجد خط مدن بيدمونت الأبنين الشهير حيث يتتبع طريق اميليا Via Aemilia اقدام السلسلة من Fano الى Plaisance ، وتتحدد المدن عند فوهات الأنهار والجداول الجبلية الصغيرة : فاينزا Faenza. عند مصب Lomone ، وبولونيا عند مصب الرينو Reno ، بارما عند مصب التارو Taro . وبالمثل على طول اقدام الكتل القديمة فى جنوب المانيا من الراين حتى سيليزيا العليا : طريق هلفج Hellweg الشهير . مثل آخر : هوامش الوادى الأوسط فى اسكتلندا حيث يتمارس مع « الهايلاندز » Highlands ومع « الأبلاندز » الجنوبية S. Uplands . وعلى طول حواف ويلز قرب اتصال هضبة ويلز بالسهول ، أى رعى الماشية بالزراعة ، خط مدنى أهم نقطة ركسام Wrexham ، أورزوستري Oswesry وهناك مدن الأسواق العديدة التى تحيط بأقدام هضبة دارتمور المرتفعة ، وبضلعى سلسلة البنين مثل ليدز وويكفيلد ومانشستر . والأنهار التى تحدد هذه المواقع لا قيمة لها ملاحيا ولكن أوديتها تقدم طريقا متدرجا الى الهضبة . مثل فى وسط آخر : مدن حواف تاريم الصحراوية : كشجر ، يرقند ، خوتان ، تشرتشن ، أكسو Aksu التى تحدد وتعتمد على جداول الحافة القصيرة فى وسط تاكلاما كان الجاف .

واذا كانت المنطقة الجبلية كالجزيرة ، فان الخط يزدوج من الجانبين كما فى الألب : شمالا فى سويسرا وجنوبا فى ايطاليا ، حيث ترسم سلسلة

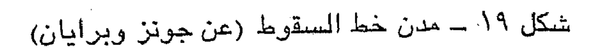


شكل ١٨ ـــ مدن أقدام هضبة ويلز

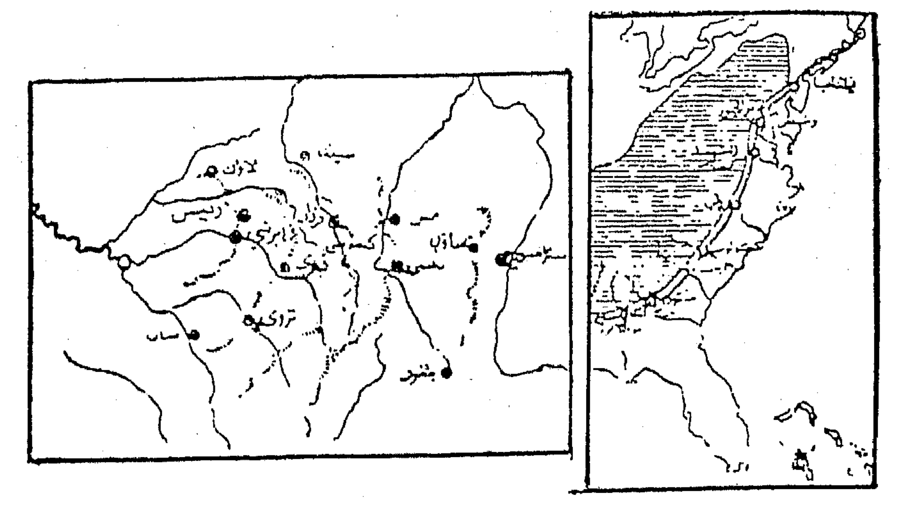
المدن شكل حدوة الحصان ـ بينما تقل المدن بوضوح على نهر البو فى وسطها نظرا لأخطار فيضانه • وقد تكون المنطقة الجبلية على شكل دائرى ، خاصة فى حالة الجبال البركانية فيأخذ نمط مدن الأقدام صورة حلقية • مثلا كانتال فى هضبة فرنسا الوسطى ، جبل بركانى تعرض للتعرية طويلا ، وتحولت ضلوعه الى مروحة متشععة من الأودية العميقة أهم خصائصها ذلك النمط المشع ، فقامت حلقة من المدن عند الأقدام عند نهايات الأودية : سان فلور Saint Flour Murat ، Salins ، Saint Cernin ، أورياك Aurillac

هذا واذا جاورت السلسلة الجبلية الماء ، تحول خط البيدمونت الى خط السقوط fall-line ، أى أصبحت مواقع البيدمونت مواقع بحرية أيضا • والمثل الرئيسى هو « خط السقوط » على طول بيدمونت الأبلاش • فأنهار الساحل الشرقى النابعة من الأبلاش تمتاز على هضبة بيدمونت بمجار ضيقة ضحلة سريعة مقطعة بالمندفعات وذلك لأن صخور الهضبة بلورية قديمة صلبة ، بينما هى تمتاز بأودية عريضة عميقة وحركة هادئة فى السهل الساحلى لأن رواسبه حديثة لينة ، ولهذا تغزوها مياه المد حتى أقدام الهضبة ، التى تمثل لذلك انقطاعا فجائيا فى مجرى النهر وتحدد

أوطى شلال فيه ، ومن ثم تعين موقعا مدنيا حيويا : ميناء نهريا ـ محيطيا ، خليجيا مديا تصله السفن المحيطية ، ومحطة للقوى المائية والصناعة ، وفتحة جبلية ساحلية · ومجموع هذه النقط يمثل خط السقوط ترنتون ـ فيلادلفيا ـ أوجستا ـ ميكون ـ كولومبس ـ مونتجمرى ·



شكل ١٩ ـ مدن خط السقوط (عن جونز وبرايان)



شكل ٢٠ ـ مواقع فتحات حوض باريس

ج ـ مواقع مقدمات الجبال · على مسافة من الجبهة الجبلية تقوم مدن طلائع أو مقدمات الجبل ، مدن أمهات metropoles تمثل القواعد الأساسية فى عبور العائق · ولولا العائق الجبلى ، لما اكتسبت هذه المواقع اهميتها · فهى الرؤوس النهائية لكل شبكة الطرق الآتية من ، أو الذاهبة الى ، السلسلة الجبلية · وهى القواعد الرئيسية لتكامل اقتصاد السهل والجبل ·

والأمثلة عديدة : تولوز من مدن الجارون ، ولكنها لا تنفصل عن البرانس فى الماضى والحاضر · وبالمثل مدينة بو Pau · والى الشمال من الألب : ليون ، برن ، ميونيخ ، والى الجنوب : تورينو ، ميلانو ، البندقية · وميلانو بوجه خاص هى « عاصمة » الألب : مجمع كل مروحة

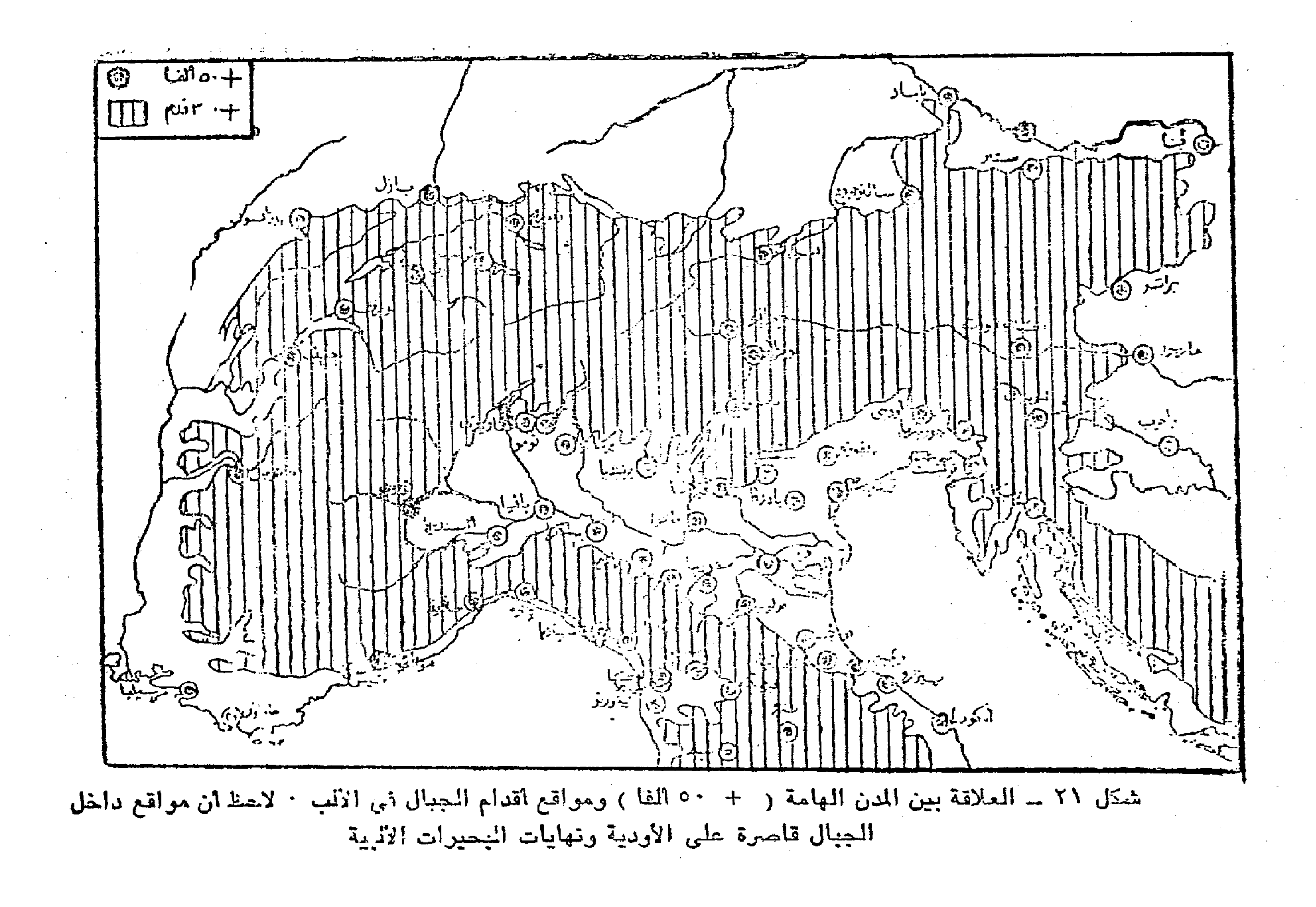
الطرق الآتية عبر ممرات الألب ابتداء من مونت روزا الى برنينا Bernina ، بما فى ذلك سمبلون ، سان جوتار ، شبليجن Splügen ، البولا Albula ، ستلفيو Stelvio ! وبفضل وقوعها عند قمة المروحة فانها لم تتأثر بتحركات الأهمية فى الموصلات مع الأنفاق والممرات الجديدة . ويلخص نجاح سوقها الدولية أهمية موقعها هذا . نفس الدور تلعبه مكناس وفاس ازاء أطلس الوسطى ، ومراكش أمام أطلس الكبير . وبالمثل تفليس ، اصفهان ، قندهار ، بشاور .

واذا كانت مدن مقدمات الجبال قاعدة عامة ، فاننا ينبغى أن نقابلها من ناحيتى الجبل : من خلف ومن قدام . بمعنى آخر ينبغى أن ننتظر أزواجا متناظرة من هذه المواقع على ضلعى السلسلة . ومن قبل لاحظ لابلاش أن « تيرنوفو الى الشمال من جبال البلقان تقابل كزان ليك كما تناظر Vladikavkaz (بلاد القوقاز) تفليس » . وبالمثل فى كل السلاسل العظمى . ولا شك أن بين هذه النظائر المدنية الجبلية علاقات وروابط معينة (شكل ٦١) .

وسائل النقل والمواصلات

١ — المدينة والطريق . لا شك ان وسائل الحركة هى العامل المباشر الموجب الذى يحدد توقيع المدن وكان من الممكن أن ندرس آثار اللاندسكيب كجزء من دراسة النقل ، الا أن النقل يتأثر الى حد بعيد بتوجيه اللاندسكيب الذى هو العامل النهائى غير المباشر فى ضبط الموقع ، ولهذا نعالج النقل كضابط أصيل فى ذاته . فنجد أن العلاقة بين النقل والموقع وثيقة جدا ، حتى لتقترب جغرافية النقل من جغرافية المدن اقترابا شديدا ، بل يمكن القول ان جغرافية المدن هى جغرافية النقل « توقفت » ووصلت الى منتهاها ، بينما أن جغرافية المدن هى القمة النهائية لجغرافية النقل .

فالنقل هو الطريق ، والطريق خط يصبح حين يتوقف وينقطع نقطة هى



شكل ٢١ — العلاقة بين المدن الهامة (+ ٥٠ ألفا) ومواقع أقدام الجبال في الألب . لاحظ أن مواقع داخل الجبال قاصرة على الأودية ونهايات البحيرات الألبية

المدينة ، بينما أن المدينة نقطة حين تتعـدد وتتصل تصبح خطا هو الطريق -
ولهذا أصر الجغرافيون منذ كـول Kohl (١٨٤١) على العلاقة الوثيقة
بين هذا الثنائى الخالد : الطريق ـ المدينة ، فليس لدينا صنفان بل صنوان ٠
وقد نبالغ فى ذلك أحيانا كما ينبه لابلاش ، ومـع ذلك فهـو صـاحب القـولة
المشهورة : « أن الطـرق صـنعت المـدن Les routes ont fait les villes » .
ومن قبل وجد راتزل ان المدن مرتبطة ارتبـاطا حيويا بالطريق ٠ كمـا قيل ان
المدن ليست الا عقدا فى شبكات الطـرق ، وأنها فى الحقيقة مفارق طرق شبت
عن الطوق « grown-up crossroads» . ذلك أنه لما كانت المدن لا تعتمد على
موارد موضعية بل على علاقات خارجية ، فان الطـرق ببساطة هى الشرايين
التى تغذيها بالحياة ٠ ولهذا تغلف المدن « نجوم » من الطرق كما يعبر برون ،
واذا نظرنا الى خريطة كاملة لشبكة الطـرق فى الاقليم لبـدت كمجمـوعة
متشابكة من نسيج العنكبوت ، بيوتها المدن ٠

هكذا اذا كان هيليربلوك Beloc قد قال ان الطريق يمتد فيتحرك
التاريخ ، فقد قال لابلاش ان الطريق يتحرك فينثر بـذور الحياة ـ البيـوت
والدساكر والقرى والمدن ، أى يصبح بحق حاملا جغرافيا ٠ ومع ذلك فيجب
الا ننسى انه فى الفترات المضطربة التى انعدم فيها الأمن تحـولت الطرق الى
ميدان لقطاع الطرق ، فتراجعت مدن كثيرة عن الطريق واعتصمت بمواقع
التجاء بعيدة عنها وظلت تكتفى بمراقبته دون أن تنزل اليه ، كما فى مـدن
منحدرات الرون المحصنة على جانبى طريق دوميشيا Via Domitia .

كذلك ليس من الصواب دائما أن الطرق هى التى تصـنع المدن ٠ فمهما
توغلنا فى التاريخ ، فمن الصعب دائما أن نقـرر من الذى سبق : الطريق أم
المدينة ٠ فمثلا مدن لا نجدوك وجدتقبل أن يظهر طريق دوميشيا بين فرنسـا
وروما ٠ ولا شـك أن مدينة بولونيا ظهـرت منـذ حضارة فيلانوفا Villanova

قبل ظهور طريق اميليا الرومانى · وأحيانا هى المدن التى تدعم وتثبت الطريق بقوتها وجاذبيتها وتحميه من التحولات · فمثلا حلت دولوث محل منافستيها سيوبيريور وتوهاربرز وذلك لقربها أكثر من موارد الحديد · بل أن المدينة الصغيرة حين تنجح قد تجذب اليها الطريق وتحولها اليها ، كما فعلت شفيلد فى البنين بعد نمو الصناعة بها · وهنا نصل الى عكس لمعادلة لا بلاش : فنجد أن « المدن هى التى صنعت الطرق » ·

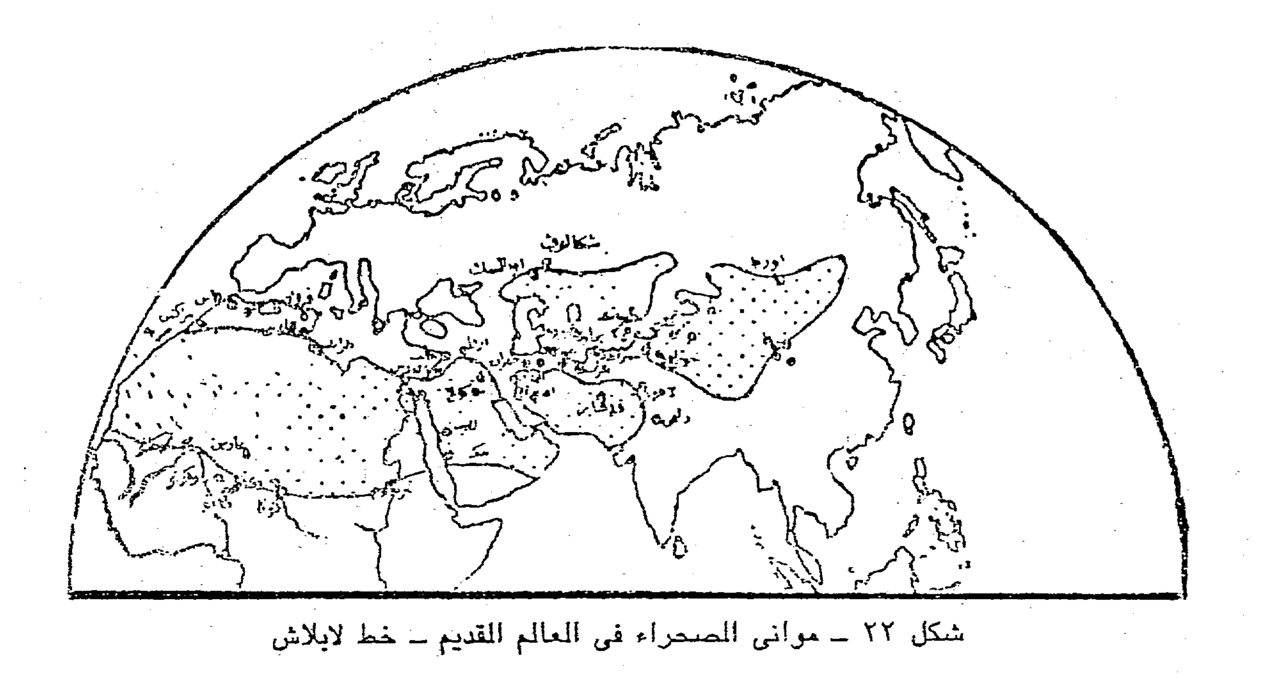
ولعل الأسلم أن نقول أن التفاعل بين الطريق والمدينة متبادل ، وكل منهما فاعل ومفعول به أو بالأحرى مضاف ومضاف اليه · وكما يقول برون :

«La ville crée la route ; à son tour la route crèe la ville. ou la recrée, c'est — à — dire la deplacc et la deforme.»

هذا وتمتد العلاقة بين الطريق والمدينة من البداية الى النهاية ، فأعمار المدن تستمر طالما استمر الطريق ــ ولكن لا أكثر · وكل تحول أو اندثار للطريق يعنى نفس المصير للمدينة . « كالمدن المفقودة » مع طرقها جنوب حوض تاريم ، وكتحولات التجارة التاريخية الكبرى ·

٢ ــ مواقع الطرق · تتحدد المواقع على الطرق حيث يحدث انقطاع سواء بمعنى العقبة الجغرافية أو التباين الانتاجى · فأما النوع الأول فهو بعينه مادرسناه مباشرة تحت عنصر اللاندسكيب · ويمكن هنا أن نعرض لعدة فئات من النوع الثانى : انقطاع التباين الانتاجى ·

أ ــ الصحراء والمزروع · ولا شك أن أهمها هى جبهة التحام الصحراء والاستبس بالمزروع · وليس ابلغ فى التعبير عن هذه الحقيقة من خريطة لابلاش الشهيرة التى ترسم قوسا هائلا أو حلقة فى قلب العالم القديم تضم نحو ٥٠ مدينة من « موانى الصحراء » ، كلها عائلة موقعية أساسا · وكما تتناظر مدن طلائع الجبال مع بعضها البعض على جانبى السلسلة ،



شكل ٢٢ ـ موانى الصحراء فى العالم القديم ـ خط لابلاش

فكذلك تتناظر هذه الموانى الصحراوية مع بعض عبر الصحراء ، ويحدد هذا التناظر نهايتا خط القوافل الواحد ، الـذى يتحدد بدوره بمواقع الواحات التى هى خطى العبـور stepping—stones داخل الصحراء • ويلاحظ أن مواقع هوامش الصحراء محفـوفة ـ الى جانب أخطـار تحول الطـرق ـ باخطار غارات البدو ، ومن هنا كثرة المدن المخربة والمفقودة بينها . مثـل باليرا وخرائب قرة قورم منذ ماركوبولو ، واندثار غانه Ghana فى السودان الغربى •

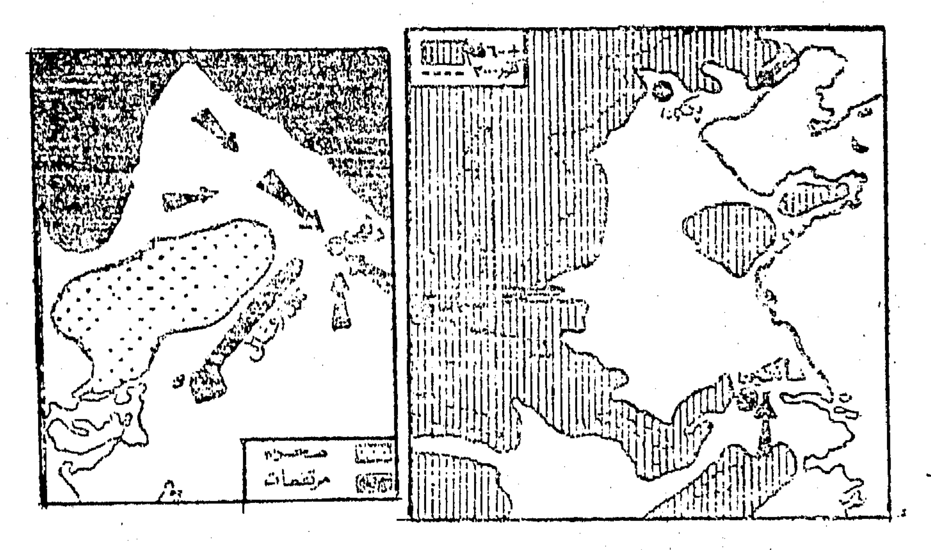
ب ـ المستنقعات • ومن جبهـات التحام الاقاليم الانتـاجية هوامش المسـتنقعات المستصلحة مـع المزروع ، ولكنهـا تـكون عـلى نطـاق صغير • والفلاندوز مثال حى عـلى هوامش « البولدر » Polders ومنطقة Houtland فنجد أن مـدن Guines ، ايبر Ypres ، Dixmude ، Ghistelle ، Furnes بروج ، كلها تتبع ساحلا قديما ويتحـدد دورها بحسب تقدم غـزو الاستصلاح للبحر • وهذه أيضا حالة المراكز الزراعية فى الزيدرزى من Medemblick الى Stavoren .

ج ـ الأنهار • ويمكن أن يحـدد جبهات الالتحام بين اقليمـين مجـار نهرية ، فيصبح الطريق تابعا للاثنين : كمـا على هوامش الكامبين حيث مجـارى أنهار Demer ، Dyle ، Rüppel التى كان يتبعها طريق العصور الوسطى بمدنه من انفرس الى مالين (مكلين) الى Aerschot ، الى Diest الى Hasselt الى ميستر يخت •

د ـ الاقاليم الزراعية • وقد يكون التحام الأقاليم النبـاتية او الزراعية هو أساس المواقع • والواقع أن أثر التقـاء الاقاليم ذات المواهب الزراعيـة المختلفة على توقيع المدن لوحظ من قـديم . كحالة مونبلييه ونيم ـ مـدن « Coustière » ـ تقوم بين الجـاريج من ناحية وسهول الكروم مـن

الناحية الأخرى • مثال آخر : المدن العـديدة على جبهة الالتحام بين Beauce الشهيرة بالحبوب وبين الأقاليم المجاورة التى تكثر فيهـا المروج والأدغـال Dreux ، شارتر ، شاتودان ، فندوم ، أورليان ، مونتارجى Montargis ايتامب Etampes.

٣ ـ وسائل المواصـلات • تعددت وسائل النقـل وتطورت تطـورا كبيرا ، وانعكس هذا مباشرة على قيم المواقع : فلكل وسـيلة « انتخابية » موقعية selectivity خاصة •



شكل ٢٢ ـ مدن رؤوس مثلث السهل الشمالى العظيم بالصين

موقع دلهى (عن فيرجرينب)

أ ـ الطريق والنهر • فقديما كانت المواقع من صنع الطـريق route ، كالطريق الرومانية Roman Roads (Hochstrasse فى المناطق الألمانية) ، أو النهر (والقناة) ، وكان التقاؤهما أهم المواقع ، ولكنهما كانا يتنافسان اذا توازيا : مثـلا فى مصر دخل الرومان دون طرقهم ، لأن النيـل ـ ذلك « الطريق المتحرك moving road » الغى الحاجة اليها •

ب ـ السكة الحديدية • وظل النهـر والطـريق الضـابطين الرئيسـيين

حتى كانت السكة الحديدية فوأدتهما معـا ٠ ففى البلاد القديمة بدأت السكة الحديدية بما لها مـن « نفس » أطـول من الحـركة ، وحساسية خاصـة بالتضاريس ، بدأت عمـلية انتخابية جـديدة بين المواقع القـائمة أو خـلقت مواقع جديدة كلية ٠ فقد قضت عـلى المستودعات entrepot وعلى نقط تغيير الموصـلات transshipment ٠ ولم تسـتطع بعض المـدن القـائمة التكهن بأثر السكة الحديدية عليهـا ، فرفضتها حمـاية لمصـالحها المكتسـبة فى النقل المائى أو البرى ، فتخطاها القطـار ، ومثل هذه المدن فقـدت مواقعها كثيرا من قيمتها وانحدرت ٠ وكثيرا ما كان التقـدم أو التأخر فى قبـول السكة الحديدية ودخولها بضع سنوات عاملا فيصلا فى مصير المدينة ٠

على أن القطار انما سعى بوجه عام الى أنجح المدن القـائمة ليفيـد منها ولم يأبه بالمواقع التى كانت فى انحدار من قبـل ، ولهذا فهو لم يحطم شبكة المواقع السابقة تماما بل أكد الخطوط العريضـة فيها ولم يـرج الا التفاصيل ، أى أنه عجل باتجاهات قائمة ٠ ففى فرنسـا مثلا أفادت باريس دائما من القطار ، تليها العواصم الاقليمية الكبرى مثل ليـون ، بوردو ، ليل ، تولوز ، سانت ايتين ، الهـافر ، روبيـه ، ريمس ، طولون ، أمـا مدن الدرجة الثانية والثالثة فقد أفادت متأخرة كثيرا ٠

ومن أمثلة وقع السكة الحديدية على النهر : المسسبى ورواضـده حيث قامت مراكز التراغل الأوربى فى الداخل ، اذ لما أتى الخط الحديدى ضاعت أهمية كل موقع نهرى لم يصله القطار ، كما لم تعد الأهمية حكرا عـلى المواقع النهرية ٠ فمثلا كان التفوق لسانت لويس طوال العصر النهرى ، ولكن منذ السكة الحديد انتقلت الغلبة الى شيكاغو ٠ فقد ظلت سانت لويس كبرى مدن الداخل غرب الأبـلاش فـترة طويـلة ٠ وفى ١٨٤٠ كانت قـدر حجم شيكاغو ٤ مرات ، ولم تتساو المدينتان الا فى ١٨٧٠ ، ثم مع السـكة الحـديد انقلب

الميزان حتى أصبحت شيكاغو اليوم أكثر من ٤ أمثال سانت لويس ·

السنة	١٨٤٠	١٨٥٠	١٨٦٠	١٨٧٠
سانت لويس	١٦ر٠٠٠	٧٨ر٠٠٠	١٦٠ر٠٠٠	٣١٠ر٠٠٠
شيكاجو	٤ر٤٧٠	٣٠ر٠٠٠	١٠٩ر٠٠٠	٢٩٩ر٠٠٠

السنة	١٨٨٠	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٠
سانت لويس	٣٥٠ر٠٠٠	٨٢٢ر٠٠٠	٨١٣ر٠٠٠	١ر٣٩٤ر٠٠٠
شيكاغو	٥٠٣ر٠٠٠	٣ر٣٧٦ر٠٠٠	٣ر٣٨٤ر٠٠٠	٩ر٩٠٢ر٠٠٠

كذلك فى الجانج : انتعشت كل المدن النهرية التى دخلهـا القطار كمراكز للتجميـع والتوزيع ، مثل كونبور Cawnpore خاصة ، ولكن انحـدرت بقية المدن الأخرى التى تخطاها القطار ·

وعدا هذا فقد خلق القطار لنفسه عقديات جـديدة : مثل كرو Crewe . أما فى البلاد الجديدة فقد أصبح القطار هو السـيد الوحيد والخادم الوحيد ، وأصبح اداة التعمير ووسيلة الحضـارة The Civilizing Rail وكل شبكة المواقع من صنعه · هذا يصدق على الجيل الاخير من المـدن الامريكية التى وضح ماكنزى وجفرسون شدة ارتباطه بالخط الحـديدى خاصة فى الغـرب والغرب الاقصى ·

حـ — السيارة · أما المرحلة النقلية الثـالثة فهى السـيارة · وأبـرز آثارها الموقعية انها أنقذت الطـريق البرى وبعثته بعـد أن كان الخـط الحديدى قد قتـله · لكن من الصـعب أن نقرر ما اذا كانت السـيارة قد خلقت مواقـع وعقديات جديدة ·

اطار الاشارة

تتوقف أهميـة أى موقع عـلى الاطـار الذى ننظـر اليه مـن خـلاله ، وليست العبرة باطار ضيق ثابت ، لأن اطـار الاشارة المسـاحى عنصر شـديد

التغير سريع التوسع · فقد نجد موقعا ممتاز العقدية بالنسبة للتضاريس المحلية ومتوسطا بالنسبة للاكيومين الاقليمى ، ولكن لا يلبث أن تكتشف خارجه أو تضاف اليه مساحة مماثلة من الاكيومين فيتكون لدينا مباشرة اطار اشارى أوسع مساحة ليس فيه للموقع الممتاز القديم الا محل هامشى متطرف · وهناك فى كل حالة عدة اطارات متزايدة السعة ، ولكن يمكن ان ننتخب أهمها وهى الاطار السياسى والاطار الأكيومينى ·

١ - الاطار السياسى · هو نتيجة للجغرافيا السياسية ، وهو لذلك شديد التغير مثلها ، وأحيانا فجأة · والتغيرات التى تنتابه هى أما بالاتساع أو الانكماش ، أى بالضم أو البتر · وأكثر المواقع حساسية بها هى المواقع الادارية أى العواصم ، ولكنها ترج الموانى أيضا · ومن أمثلة التوسع روما ، والانكماش فينا · وبين الموانى تضاءلت قيمة سوثمبتن فى العصور الوسطى بعد ضياع ممتلكات انجلترا فى فرنسا وانسحاب الاطار السياسى الى حدود الجزر البريطانية نفسها · هذا بينما فى القرن الحالى انحدرت تريست بعد ان انكمش اطارها السياسى من امبراطورية النمسا - المجر الضخمة الى ظهير الكارست النقير · ومثل هذا حدث لميناء لندندرى Londonderry فى أيرلند بعد ان اقتطع انشاء حدود جديدة فى ١٩٢٢ مساحة ضخمة من ظهيرها فى الجنوب والغرب · ولقد كان تداول الأهمية من حلب الى دمشق نتيجة مباشرة لتحرك الاطار السياسى ·

وينبغى عند هذا الحد أن نكشف عن زاوية خاصة من تأثير الاطار السياسى · فالاطارات السياسية - أى الوحدات السياسية - المتجاورة تمثل نوعا من الانقطاع البشرى break - نقلى وانتاجى وسياسى - كفيل بأن يحدد مواقع بعض المدن · وينبغى أن تكون فى هذه الحالة مدنا مزدوجة أو مدنا توائم : مدينة لكل من الوحدتين على جانبى الحدود (villes à cheval - تريكار) · وينبغى أن يشتد الميل الى هذا التوقيع

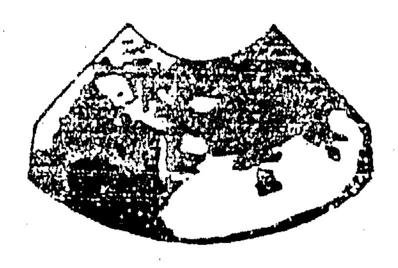
اذا اتفق الحد السياسى مع حد طبيعى كالأنهار • وهذا ما نجـده بالفعل •

وقد وضح لوش دور العـامل الاقتصادى فى ايجاد هـذه الظاهرة ، ومثـل لهـا بالحـدود الأمريكية ـ الكندية حيث تتعـدد المـدن التوائم عـبر الحدود • ولعل امثل البـارز دترويت ـ وندسور • ولكن الحدود الجنوبية مع المكسيك تقدم امثـلة لا تقـل طرافة • فعلى الريو جراند مـن أعلى الى أسفل نجد التوائم الدولية الآتية : البـازو El-Paso (= المخاضة) ـ ثوداد خواريث Ciudad Juarez ، لاريـدو ـ نوفالاريدو ، بروانزفيل ـ ماتاماروس Matamaros • وفى أوربا نجد على الدانوب جيورجيو Giurgiu فى رومانيا تقابل روشتق فى بلغـاريا ، وعلى الراين ستراسبورج فى فرنسـا وكيل Kehl فى المانيا ، والأخيرة خلقتها المانيا خلقا بعد ضياع الالزاس •

وفى العالم العربى تكثر مدن الحـدود التوائم بين القطـر السـورى وتركيا : مثل نصيبين ـ القامشـلى • وعلى جانبى الكنغـو نجد برازفيـل كينشاسا ، ولو لم يكن خط الحدود لكفت مدينة واحدة ولابتلعت الكبرى (كينشاسا) جارتها • وقديما حين كان الرون حـدا سياسيا قبل توحيد فرنسا ، كان هنـاك خط مزدوج من المـدن المتقابلة على ضفتى النهـر ، كان أهمه الثنائى ليون ـ فيين Vienne ، وبعـد التوحيـد ابتـلعت الكبرى الصـغرى •

٢ ـ الاطار الاكيومينى • يحتوى هذا الاطار عـلى عدة أبعـاد تتراوح من المحلية الى الكوكبية • والكشـوف الجغرافية هى أهم عـامل وسع الاطار الاكيومينى فجاة وبصورة ثـورية هزت العـلاقات الجيوماتيـكية للعـالم ، وحولت مجارى الحركة وطرق التجارة ، وقلبت القـارات « بطنا لظهر » وأعادت توجيهها ، ولهذا رجت أكثر مارجت مواقـع الموانى • ويمـكن هنـا أن نجمع من الدراسة التـاريخية صورة أو نمطا توزيعـيا واضحا يمثل فى

ايجاز هذا الدور . فحتى قبل كشف الرأس كان توزيع المدن والموانى الهامة فى العالم القديم يشكل سلسلة مترابطة من عدة حلقات : حلقة مدن الشرق الأوسط ، وخاصة على هامشية الساحلين شرقا وغربا ، ثم حلقة مدن جنوب ايطاليا (الصقليتين) ، ثم حلقة مدن البو ، وأخيرا حلقة مدن مصب الراين . فسواء فى تعاصر أو تتابع زمنى ، كانت هذه معا محور المدن أو « خط استواء المدن » فى العالم القديم . ولكن مع الكشف كانت جغرافية العالم تتغير ، وفيما عدا القطب الشمالى لهذا المحور أصبح هذا الخط « خط الخمود المدنى » نسبيا .



١ ـ كما فى خريطة بطليموس



ب ـ بعد الكشوف الجغرافية
شكل ٢٤ ـ تطور موقع بريطانيا

البَابُ الثَالِث

ايكولوجية المدن الاقليمية

ايكولوجية المدن الاقليمية

بعد دراسة الوظائف والتوزيع ، تضيق بؤرتنا اكثر واكثر لننظر الى « المدينة فى الاقليم » ، كيما نتعرف على الدور الاقليمى للمدينة · واذا كان الاجتماعيون الأمريكيون قد أطلقوا على دراسة تركيب المدينة الداخلية اسم ايكولوجية المدن ، فيحسن أن نميز بين هذه الايكولوجية المحلية وبين « ايكولوجية اقليمية » تختص بعلاقات المدينة فى اطارها الخارجى الاقليمى · وينقسم هذا الموضوع الى عنصرين : « اقليم المدينة » أى المنطقة التابعة لها وما يجرى بينهما من علاقات تؤدى الى مبدأ هام (مبدأ الاقليمية) ، وهو أن تنظيم المجتمع الحديث يتم على أساس اقليمى ، وبوجه خاص أقاليم المدن · وهذا يؤلف العنصر الثانى من الموضوع وهو الاقليمية والمدن ·

والموضوع بعد هذا له أهميته القصوى من الناحية التطبيقية · فهو أحد عنصرين فى جغرافية المدن يدخلان مباشرة فى الجغرافيا التطبيقية · فكما ترتبط دراسة تركيب المدينة الداخلية ارتباطا وثيقا بتخطيط المدن ، فكذلك يرتبط اقليم المدينة والاقليمية بتخطيط الأقاليم · ولهذا فان الباب ينتهى بدراسة فى التخطيط الاقليمى من الجانب المدنى ·

الفصل العاشر

اقليم المدينة

الوظيفة الاقليمية للمدينة

رأينا فى دراسة الوظائف أن مبرر وجود المدينة ليس موضعيا ، وانها لا يمكن أن تعيش فى « فراغ » · « فالمدن لا تظهر من نفسها · بل يقيمها الريف لتقوم بأعمال لابد أن تؤدى فى أماكن مركزية » كما قال جفرسون · فجوهر فكرة المدينة هو أنها تخدم منطقة تابعة ، والأصل فى وظيفتها هو الجانب أو العنصر الاقليمى regional component · ومن هنا يكون فهم المدينة ناقصا الا اذا درسنا الاقليمية مع ريفها المحيط · فهناك تفاعل وثيق بين المدينة وريفها يتكون من مجموعة من الأفعال وردود الأفعال المتبادلة تنتهى فى الواقع بخلق مركب اقليمى متميز بكل معنى الكلمة · وهذه العلاقة الجوهرية تاريخية ، ولكنها تطورت على العصور ·

تطور العلاقة

فقديما كانت العلاقة بين المدينة والريف ضعيفة نسبيا ، رغم أن المدينة كانت تعتمد على الريف اعتمادا كليا · فلقد كان الاكتفاء الذاتى لا تتجير المحاصيل هو أساس زراعة الريف ، وكانت الحاجات الصناعية المتواضعة يقدمها الحرفيون artisanat المقيمون فى القرى وليس بالضرورة فى المدن · ولازالت أجزاء كثيرة من العالم الموسمى تعيش فى هذه المرحلة ، حيث معظم الحرفيين ريفيون وحيث تتخصص كل قرية غالبا فى صناعة معينة بجانب الزراعة · من هنا دور التجار الجائلين والأسواق الدورية التى تعقد فى قلب الريف لا فى القرى · لهذا تقل المدن ويضمحل دورها.

غالبا حتى لا تزيد عن أن تكون شكلا للتنظيم السياسى ، مقر رئيس عشيرة أو « الماندرين mandarin » . تعيش طفيلية على الريف الذى تمتص خيراته فى صورة ضرائب منتظمة • أو قد يكون دورها هو تداول الفائض القليل من المحصول الزراعى أى دور مدن الأسواق المحلية •

وفى كلتا الحالتين يعتمد كيان المدينة على الريف تماما ، لأن تأخر المواصلات كان يمنع أن تكون للمدينة علاقات هامة بعيدة المدى ويفرض عليها الاعتماد على ريفها المباشر • فلم تكن المدينة فى الريف فقط . ولكنها كانت منه كذلك • ومن هذه الزاوية كانت خاضعة للريف فى أصلها وتحت وصايته • ولكن مع ضعف الفائض الزراعى لدى الفلاح . فانه يقترض من المدينة مما أخذته من قبل من ضرائب . فلا تلبث المدينة أن تضع يدها فى النهاية على الريف وأراضيه ، وتصبح المدينة الى حد كبير نتيجة للملكية الغيابية « والمزارعة metayage » ، كما كان فى كثير من مدن الشرق الأوسط • هذا الوضع الطفيلى يفسر المتناقضة الوظيفية الواضحة فى مدينة تبدأ وظيفيا تحت وصاية الريف . ولكنها تنتهى عمليا بوضع يدها عليه •••

ولقد تعدلت العلاقة بين المدينة والريف مع عصر التجارة (الميركانتلزم) • اذ زادت كمية التجارة والتبادل ، وزاد بالتالى دور المدن • ومن خصائص هذه الفترة فى أوربا أن الوسيط المدنى كان يمد الحرفيين الريفيين بالمادة الخام لتصنيعها ثم يستردها ليسوقها . وكان هذا التنظيم أساس نشاط كثير من المدن مثل ليون وسانت ايتين • وأخيرا مع الانقلاب الصناعى تغيرت العلاقة بين المدينة والاقليم الريفى تغيرا جوهريا • فمع تطور المواصلات الخطير وتعدد آفاق النشاط الاقتصادى الحديث ، أمكن للمدينة أن تعتمد على علاقات اقتصادية بعيدة المدى جدا ، وخرجت عن نطاق الريف المباشر

ووصايته ، بل ومع ظهور مجموعة الخدمات الحضارية الحديثة أصبحت المدينة ضرورة للاقليم الريفى « وولى أمر » الريف فى أكثر من معنى . فالعلاقة بين المدينة والريف الآن لم تقطع ولكنها تعدلت كثيرا .

العنصر الاقليمى فى التركيب الوظيفى

العنصر الاقليمى للمدينة اذن بعد أساسى من أبعادها الوظيفية ، بل الأساسى . وعلى هذا يمكن تصنيف وظائف المدينة من وجهة النظر المكانية الى اثنتين ، وظائف « محلية » ووظائف « اقليمية » ! فالمحلية يقصد بها خدمة سكان وكيان المدينة نفسها مباشرة ، أما الاقليمية فهى التى توجه الى خدمة سكان الريف المحيط . وليس من السهل بطبيعة الحال الفصل بينهما ، فكثير من المؤسسات والمرافق أو أغلبها تعمل لخدمة سكان المدينة وروادها فى الاقليم التابع معا . ولكن التمييز بين الفئتين هام من حيث المبدأ الجغرافى . فالوظائف الاقليمية هى تلك التى تتم فوق ، وزيادة عن ، القطاع المحلى البحت ، ومعرفتها تبين مدى تكامل المدينة فى الاطار الريفى أو مدى التنافر بينهما ، ومن ثم سلامة أو ضعف التركيب الوظيفى للمدينة وكفاية أو نقص الكيان الحضارى للريف . بمعنى آخر ، للتمييز بين وظائف المدينة المحلية والاقليمية أهمية كبرى عملية فى التخطيط الاقليمى . وهنا يجب ألا نخلط بين التصنيف المكانى والتصنيف الوظيفى بالمعنى المباشر .

فمثلا يقسم أوروسو التركيب الوظيفى للمدن الى فئتين أساسيتين من الوظائف ، أولية وثانوية . الأولية هى أصل وجود ومبرر قيام المدينة ، فلا يتوقف وجودها على غيرها ، بل على العكس يتوقف وجود غيرها عليها . والثانوية هى تلك التى تختص بخدمة أصحاب الحرف الأولية السابقة وتقديم حاجاتهم ورفاهيتهم وترفيههم الخاصة . ويتوقف وجودها على

الوظائف الأولية ، وكلما زادت الأولى حجما زادت الثانية ، بنسبة اشبه ما تكون بالربح المركب ٠

كذلك لا يختلف تصنيف ماكارتى H. H. Mccarty عن هذا كثيرا حين يتكلم عن هرم الحرف «occupational pyramid» فقاعدة الهرم هى تلك الوظائف التى لا تتوقف أو تترتب على غيرها ، يعنى « الحرف القاعدية basic industries » ٠ وقد تكون الخدمات المركزية احيانا من هذه الحرف القاعدية ٠ كما فى المدن الادارية الحكومية أو مدن الجامعات ٠٠٠ الخ ، ولكن الأغلب ان الحرف القاعدية تتناول عامة تداول السلع أكثر من الخدمات ٠ وتمتاز الوظائف القاعدية بأنها « تصدر » الى خارج المدينة ، أما بقية الهرم فوظائف تقوم على التخديم للحرف القاعدية ، وهى لذلك صناعات وخدمات تسوق محليا أو موضعيا ٠

وسيلاحظ فى تصنيف كل من أوروسو ومكارتى أنه لا يهتم بالتوجيه المكانى لوظائف المدينة بقدر ما يهتم بتتابعها الفنى ٠ فكل من الوظائف الأولية والثانوية ، أو القاعدية والتكميلية ، تتعدى أحيانا أو فى الغالب حدود المدينة الادارية الى الاقليم الريفى المحيط ٠ فالعنصر الاقليمى فى وظائف المدينة يشمل القطاعين الأولى والثانوى ٠ ولا شك أن اشعاع المدينة فى الريف فيه انعكاس لتخصصها الوظيفى ، ولكن المهم أن هناك قاسما مشتركا من النشاط بين كل المدن يهدف الى خدمة السوق الريفية مهما كان ذلك التخصص ٠ والمشكلة هى صعوبة تحديده احصائيا أو بوضوح ٠

وقد حاول كريستالر أن يحدد القطاع الاقليمى فى وظيفة المدينة بالتليفونات ، ولكنه أساس غير واف كما رأينا ٠ كذلك حاول بريسى أن يحدد العنصر الريفى فى المركزية rural component of centrality ويقدر

هانز بوبك Bobek أن نحو ١/٥ أو على الأكثر ¼ سكان المدينة يعمل خاصة فى خدمة منطقة سوق أو اقليم المدينة • وربما كانت النسبة أعلى ما تكون فى المدن الكبرى : ٤٠ر٧ ، ٤١ر٢ ، ٤٣ر٣ ، ٤٦ر٧ ٪ فى شتتجارت وفرنكفورت وميونيخ وكارلسروه على الترتيب • وهى تشمل المشتغلين فى التجارة والادارة والخدمة العامة والمهن الحرة •

ومن الثابت أن المدينة لا يمكنها بوجه عام أن تعيش على الوظائف المحلية • فلو كانت المدينة تعيش لذاتها بلا وظيفة اقليمية ، لوجب أن تكفى نفسها بنفسها من حيث الخام والطعام والانسان ، ولكانت بذلك مجرد وحدة سكنية بحتة أو خلية اكتفائية ، وهذا عكس الواقع ونقيض فكرة المدينة فى أبسط صورها • ولهذا لا يمكن أن نتصور الريف بلا مدينة أو المدينة بلا ريف • واذا كنا نقابل الآن مدنا شيطانية بلا قاعدة اقليمية واسعة ، فهذا ليس الا طفرة حديثة جدا فى تاريخ المدنية ، فهى شاذة ونادرة وأكثر من هذا عابرة أساسا •

فمنذ الانقلاب الصناعى تكاثرت المراكز الصناعية كالطفح المدنى excrescence على صفحة الاقليم ، غالبا بدون أدنى علاقة عضوية مع الريف المحيط ، ليست هذه مدنا بقدر ما هى رقع مدنية urban tract . كذلك انتشرت مدن المصايف والفنادق التى تعيش فى قوقعتها الخاصة دون تفاعل وظيفى مع ريفها المباشر • ومع ذلك لا تلبث كل هذه الأنماط المدنية أن تكتسب الصفة الاقليمية ولو بقدر ، فتنمى الخدمات الاقليمية وتصبح من مراكز الخدمات •

كذلك فى المناطق الجديدة وجبهات الريادة قد تسبق المدينة الريف الى الظهور ، كما فى أمريكا والبرازيل ، وتنقلب بذلك القاعدة الأولية • فقد كانت المدن هى نواة فتح الاقاليم الجديدة ، حتى اذا استقر التعمير « ظهر » الريف الزراعى • ولكن حتى هذه الحالة الخاصة عابرة ، اذ لا

تلبث المدينة بعد نمو الريف أن ترتبط به وظيفيا ارتباطا اقليميا . كما أن كثيرا من هذه المدن الشيطانية تظل فاقدة للتربة الريفية اللازمة فلا تلبث أن تموت ، وتجربة البرازيل مليئة بالمدن التى بنيت أولا على نطاق ضخم تدفعه المضاربات ولكنها الآن مهجورة تماما .

طبيعـــة العـــلاقة

لابد اذن أن ننتهى الى أن الدور الاقليمى للمدينة دور أساسى رغم كل التحفظات ، وهو العلامة المميزة للمدينة الحقة . فالأصل فى المدينة الخدمات المركزية الاقليمية ، أو فكرة المركزية كما عبر كريستالر ، أن تكون قاعدة اقليم chief-lieu ، zentral-Ort ، عاصمة اقليمية regional centre ، regional capital ، مركز خدمات service centre أو مدينة أم - متروبوليس . بل ان اسم المدينة فى العربية ليدل على التوجيه الاقليمى كأساس فى نشأتها : فالمدينة مشتقة من الدين بمعنى خدم .

والأصل أن العلاقة بين المدينة والريف علاقة تكاملية : المدينة تملب الاقليم بمثل ما ان الوسط التجارى فى المدينة قلبها ، والمدينة « نواة » الاقليم الريفى الذى يتبلور حولها ، أو كما يقول راؤول بلانشار . المدينة هى الرأس والاقليم هو الجسم . والواقع أن الدور الاقليمى للمدينة لا يتصد به العلاقات مع الريف المجاور فقط ، وانما علاقات هذا الريف بالمدن والاقاليم الأخرى البعيدة : « فالمدينة تمد يدا الى الريف التابع واليد الأخرى الى مدن الاقاليم وأقاليم المدن الأخرى » . بمعنى آخر ليست المدينة رأس الاقليم فحسب ، ولكنها ولى أمره كذلك .

وتبدو العلاقة متبادلة وليست فقط من جانب واحد فى أن رخاء المدينة غالبا من رخاء ريفها ، ويستطيع المرء أن يحكم على حالة محصول القطن أو الكروم فى الريف من درجة النشاط او الكساد فى محلات المدينة . فالمدينة

انعكاس لريفها ، ولكنها فى نفس الوقت تتحكم فى تطوره . والاقليم الريفى بدوره يلائم نفسه لحاجات وذوق المدينة · وتشتد هذه العلاقة كلما تطور الريف · فمناطق الزراعة الواحدة تحتاج الى المدن أشد مما تحتاج مناطق الزراعة المنوعة حيث قدر من الكفاية الذاتية وحيث ينتج الفلاح « قليلا من كل شىء » . بينما زارع الكروم فى شمبانيا أو لانجدوك أو مزارع الغرب الأوسط الأمريكى يبيع الغالبية العظمى من انتاجه ليشترى الاغلبية العظمى من حاجاته . ليس فقط خبزه ولحمه ، وانما أيضا خضراواته · ·

واذا كانت المدينة تغزو الريف بحضارتها ونفوذها وتعمل على « تمدين » الريف بالتدريج ، فان للريف أثره على المدينة · فالمهاجرون يحملون معهم طريقة حياتهم فترة طويلة · فهناك عملية « ترييف ruralisation » للمدينة · والواقع أن زواج المدينة والريف حضاريا خلق نمطا جديدا هو النطاق الانتقالى rurban fringe كما سماه جالبن Galpin .

العلاقة بين المدينة والريف

يمكن أن نقسم علاقات المدينة ــ الريف الى أربعة اقسام رئيسية : ادارية ، ثقافية ، سكانية ، اقتصادية · وربما كانت أهمياتها تتزايد بحسب هذا الترتيب ·

العلاقات الادارية والثقافية

١ ــ العلاقات الادارية · وظيفة المدينة الادارية هى بالضرورة وظيفة اقليمية لا محلية · فالمدينة قاعدة لوحدة ادارية صغرت أو كبرت · والدور الادارى من أقدم أدوار المدينة ، ولكن أهميته اليوم قلت · وليست سلطة المدينة الادارية الاقليمية مطلقة ، بل هناك سلم متراتب من الخضوع

والسيادة حتى نصل الى العاصمة الوطنية · فالمدينة هى الوسيط وهمزة الوصل بين السلطة المركزية وبين « الكومونات » أو « النواحى » الريفية المبعثرة الواسعة · وهناك هيراركية كاملة من المؤسسات والمرافق الادارية والمحاكم تتوزع بحسب اهمية مدنها · وربما كانت حدود اقليم المدينة من ناحية دورها الادارى هى الوحيدة المحددة بصرامة وبخطوط معلومة ·

٢ ـ العلاقات الثقافية · أما العلاقات الثقافية فان الخدمات الثقافية بطبيعتها لا يمكن أن تنتشر انتشارا مطلقا ، ولكن يتحتم تركيزها فى مراكز نووية اقليمية · فالمدينة هى للاقليم الريفى المدرسة والمعهد والجامعة · بل ان أغلب طلبة المدن الاقليمية من الريف وقراه أكثر منهم أبناء تلك المدن مباشرة · وكلما ارتفعت درجة المؤسسة التعليمية ، كلما ازداد تركزها فى مدينة أكبر · فالمدرسة الثانوية دليل على أن الحلة مدينة فى الغالب ، كما أن حدود اقليمها الريفى لابد أن تكون معقولة · أما الجامعات فمختلفة تماما وتخدم أقاليم واسعة تتعدى حدود اقليم المدينة الريفى بمعناه المباشر ، وغالبا ما يكون « كنتور » منطقة نفوذها شاذا بسبب ما قد تنمى من شهرات وجاذبية خاصة ·

والمدينة بعد هذا هى المسرح ودار السينما ومدينة الملاهى والنادى ، فكل هذه خدمات يصعب أن تقوم فى القرى ، واذا قامت فان القرية كحلة نووية تكون قد لعبت بذلك دور مركز الخدمات الاقليمى · ولكن هذه الحاجات الترفيهية بطبيعتها تحتاج الى سعة الاختيار والتنوع ، ومن ثم فهى فى الأغلب فى المدينة · وقد وجد أن رواد هذه الخدمات من الريف يجمعون بينها وبين أغراض العمل أو الشراء والتسوق shopping فى رحلة واحدة الى المدينة · واذا كانت رحلات العمل من الريف الى المدينة

تتم صباحا فرحلات التسلية والسهر تتم مساء ، ويمكن قياسها من حركة سيارات الأوتوبيس الليلية فى المدن الأوربية ٠

أخيرا نجد أن المدينة هى مركز الصحافة المحلية التى يستمد منها الريف التابع التوجيه ويجد فيها التعبير ٠ فالمدينة كحلة نووية مضطرمة ، وكمركز ثقافى لنخبة مفكرة ، تمثل صلب الرأى العام فى الاقليم وأداة للتوحيد الفكرى للاقليم بما تقدم من أخبار واعلان وآراء اقليمية ٠ كما أنها أهم لسان حال للاقليم ازاء الدولة ، مما يجعل المدينة ينبوع الرأى فى الاقليم font of opinion ٠ واذا كان لون الصحافة المحلية يعكس لون الاقليم الجغرافى ، فان حدود توزيعها تعبر عادة عن أقصى حدود اقليم المدينة ، لأنها أخف سلعة من ناحية ، ولأن أحدا لن يقرأها الا من كان له اهتمام بالاقليم ٠

وقد كان ماكنزى من أول من استخدم مجال توزيع الصحافة المحلية لتحديد اقليم المدينة وذلك فى دراسته لشيكاغو ٠ ومنذ ذلك الوقت اتسعت الدراسات الاقليمية المعتمدة على انتشار الصحافة الاقليمية ٠ وقد وجد بارك Park فى دراسته لاقليم شيكاغو الصحفى أن سكان المدن المحيطة يتحولون باطراد الى صحف شيكاغو بعكس سكان القرى والريف ، وانه حول شيكاغو فى حدود نحو ٥٠ ميلا لا تقرأ الا صحفها هى وحدها أو بالاضافة الى الصحف المحلية ، ثم تنخفض النسبة مع البعد عن المدينة ٠

واذا كان الحصول على التفاصيل الكاملة الدقيقة لتوزيع صحيفة ما أمرا متعذرا أو غير اقتصادى ، فقد أمكن الاستعاضة بأسلوب غير مباشر ولكنه لا يقل كفاءة ، وهو تحديد تلك القرى التى تظهر فى الاعلانات والأخبار فى الجريدة المحلية ٠٠ ولكن لا ننس فى كل ذلك أن دور المدينة كمقر الصحافة المحلية رهن بالمستوى الحضارى للبلد ، فاذا كانت معظم

المدن الاقليمية فى الغرب تمتاز بجريدة محلية أو أكثر ، فانها لم تعرف بدرجة كافية فى أجزاء كثيرة من العالم ٠

هذا هو الدور الثقافى الحضارى للمدينة فى اقليمها : مصدر اشعاع فكرى اقليمى ، وخميرة الحياة الاقليمية كما يقول لى لانو Le Lannou : ferment de la viereg ionale ٠ والواقع أن المدينة اذا كانت فى الغرب معمل الحضارة الحديثة الى حد بعيد ، فهى فى الشرق ومناطق الاحتكاك الحضارى موطن وبؤرة هذا الاحتكاك ومركز الانتشار الحضارى ٠

العلاقات السكانية

بين المدينة والريف المحيط علاقة حيوية أولية ، فالمدينة فى الاقليم تعمل كالقطب المغنطيسى الذى يتجاذب اليه سكان الريف المحيط ٠ وتكاد تكون هذه ظاهرة عالمية بحيث يمكن أن نتصور المعمور فى العالم ـ مع الفارق طبعا ـ كالاف من الكهارب التى تدور فى فلكها الذرات ٠ ويمكن أن نميز فى هذه العلاقة السكانية بين حركتين ٠ هجرة دائمة من الريف الى المدينة أو الخروج من الريف rural exodus ، وحركة يومية بين العمل والسكن أو الرحلة الى العمل The journey to work .

١ ـ الخروج الريفى ٠ أ ـ التطور ٠ ليس الخروج الريفى ظاهرة جديدة ، فالمدينة استمدت سكانها دائما من الريف الذى كان ولا زال « بذرة الأمة ومشتلها seed-bed of the nation » ٠ ولكن الخروج الريفى أصبح ظاهرة عامة حقا منذ الانقلاب الصناعى . وهى لا زالت فى أوجها فى بعض البلاد ، وربما أمكن أن نعدها أكبر وأشيع صورة من الموجات المدية البشرية فى الوقت الحالى بعد أن انتهى عصر الانتقالات الحرة بالجملة بين الأقطار ٠ مثلا فى الولايات المتحدة يقدر أن الخروج الريفى فى العقد ٢٠ ـ ١٩٣٠ انتظم نحوا من ٦ ملايين نسمة ٠

واذا كانت مدن العصر الصناعى تدين بنشأتها للهجرة الريفية ، فان استمرارها وتزايدها يدين لها أكثر وأكثر · فالمدينة كما سنرى لاتحفظ عددها اذا تركت للنمو المحلى بل تتناقص ، فهى تستمد السكان من الريف ثم لا تلبث أن « تعقمهم » ، ولهذا كان لابد لها من امداد متجدد مستمد من هذا الغذاء البشرى · من هنا سميت المدن « آكلة الانسان mangeuses des hommes » · فالريف اذن لايغذى المدينة بالطعام فقط ، ولكن بالسكان ايضا · وكقاعدة عامة ، فان الخزان البشرى الذى تسحب منه المدينة هو اقليمها المباشر ، فالعملية اقليمية أساسا · وتكاد لا توجد أسرة ريفية ليس لها ممثل فى المدينة المجاورة ·

ب — الأسباب · وقد تناولت دراسات عديدة أسباب الهجرة من الريف الى المدينة · فمثلا حاول بيير فرومون Fromont نظرية عامة فى الخروج الريفى كظاهرة عالمية أولية ، وأساس النظرية هو تقدم كفاءة الفن الزراعى مما يحرر فائض السكان من الريف · والمهم أن نحذر التعليل بعامل واحد · فقد جاءت الصناعة الحديثة لتئد الصناعات الريفية الحرة ، كما ان الآلات الحديثة التى تقدمها للزراعة قد سلبت الريف كثيرا من عمله الزراعى الشتوى (آلات الحرث) وكذلك الصيفى (آلات الحصاد) · وهناك ضغط وافراط سكان الريف rural overpop وما يترتب عليه من عوامل الفقر المادى كضآلة الملكية minimifundia ، وتناقص الغلة ، وانخفاض مستوى المعيشة ومشكلة المساكن الكالحة ورتابة الحياة المملة · فهذه عوامل طرد من ناحية الريف ·

وهناك عوامل جذب فى المدن — والمسألة نسبية — كارتفاع مستوى الأجور والمعيشة « وأنوار المدينة » ، والطلب على العمل خاصة فى الصناعة ، ولكن بما فى ذلك عمل الخدمة الشخصية عند بورجوازية المدن والخدمات

البلدية كعمال السكك الحديدية والبوليس . وهناك عوامل جانبية : الخدمة العسكرية تتم غالبا فى المدن ، وهناك أسباب كثيرة تدعو المسرحين الى الاستقرار نهائيا فى المدينة . وبالمثل التعليم . وهناك طموح شبان الريف أو تبرمهم بحياة العزلة الريفية خاصة فى مناطق السكنى المبعثرة لا النووية ، وغالبا دفع زوجاتهم الصغيرات . وقد كان فى تقدم المواصلات دفعة كبرى للخروج الريفى . فى فرنسا مثلا وجدت علاقة ارتباط قوية بين تناقص سكان الريف العام بعد ١٨٥٠ وبين انتشار السكك الحديدية .

هكذا تصبح المدينة فى النهاية قطبا للجاذبية كما سماها لابوج sphère d'attraction - أساسا فى اقليم المدينة وعلى حسابه . ويرى البعض أن هذا الوضع من طرد فى الريف وجذب فى المدينة انما يرجع الى النظام الرأسمالى الذى يجعل الريف فى وضع منحط خاضع لاستغلال اقتصاد المدينة . وقد انتهت لجنة سكوت الخاصة باستثمار الأرض فى بريطانيا الى أن الخروج الريفى سببه اقتصادى وليس لحب عميق من الانسان لمتع المدينة . هذا ولابد أن نذكر أن هناك تيارا عائدا من المدينة الى الريف backflow يشمل الشيوخ المعتزلة - ولكن أبناءهم يظلون فى المدينة . ويشمل التيار حركة توسع ضواحى المدينة الى خارج نطاقها الادارى - الكردون عندنا - هربا من الغلاء والعوائد . لكن هذا التيار صغير عموما .

جـ - النتائج . هل الخروج الريفى ظاهرة شاذة ضارة أم طبيعية صحية ؟ يرى فرومون وكذلك جوتكند أن الخروج الريفى أصلا ظاهرة طبيعية سليمة ، لأنها دليل على تقدم الفن الزراعى وسبيل الى التقدم الحضارى الذى لا يتم الا فى المدن . بل يذهب الأول الى أن انعدام الخروج الريفى دليل على الخمول والمرض الحضارى . على أن هناك نقطة بعدها يصبح الخروج الريفى داء لا دواء ، ذلك حين يؤدى الى اقفار وافقار الريف

من القـوة البشرية · rural depop ، ويترك الأرض بورا خربة كمـا حدث للريف البريطانى · وتتفاقم المشكلة اذا أصـيب الريف كالمدينة بضبط النسـل وتناقص المواليد denataiity كما حدث للريف الفرنسى ، وذلك لأن الريف هو المورد الأخير للمدينة سكانيا ·

لهذا أصبحت المدينة عـامة عنصر تفكيك وتخـريب للحيـاة الريفيـة المحيطة · فاتفار القرى يتركها غير قادرة على أن تعيش ككائن صحى · فلا تستطيع أن تعول أيا من الخدمات الاجتماعية ولا أن تدفـع تكاليف الخدمات البلدية من شبكة مجارى وميـاه وانارة ، ولا تقوم بها التسـهيلات التجارية الكافية أو وسائل الترفيه الضرورية كالأندية والملاعب ··· الخ · لهـذا كله ينبغى ضبط ظاهرة الخـروج الريفى · وفى النظـام الاشتراكى حـدث خروج ريفى كبير ، ولكنه كان مقننـا موجها بحيث لا يهدد الريف ، ولم يعـد الخروج الريفى « هروبا » من بيئة منحطة مستغلة الى بيئة سيدة مستغلة ·

ولكن اذا كان الأثر الرئيسى للمدينة عـلى الريف هو أنهـا « عـامل تعرية » سكانية ، فان هنـاك بعض حالات استثنائية محـدودة جدا وليست دائما فى الاقليم الريفى المبـاشر كانت المدينة فيهـا عاملا بنـاء ديموغرافيا بالنسبة للريف · هذا نجـده فى حالتين ، سكان الجبـل وسكان الشواطىء · فان غزو سكان المدن للجبـال والشواطىء للترفيه والسياحة بانتظام قـد نفث الحياة فى بعض أجـزائها بعد أن كانت تقفر من سكانها بسرعة وتعـانى من تنـاقص السـكان mountain depop فأوقفت مكاسب النشاط السياحى هذا الاتجاه وعاد النمو من جديد فى بعض الحـالات · مثلا فى الألب الفرنسية اعتـدل التنـاقص فى شـابليه Chablais وتارنتيز Tarentaise. وفى منطقة مون بـلان وسامونى توقف وبدأ النمو ، لأن الاهتمام هنا بالسياحة الجبلية كان كبيرا ، هذا بينما فى أوازان Oisan يستمر التناقص لانعدام

السياحة ٠ أما بالنسبة للشواطىء فاثر السياحة المدنية مختلف فهو تتبيتى غالبا ٠ ومع ذلك فهى التى بعثت ديفون ورفعت كثافة « ريفييرا انجلترا » هذه ٠

وعدا الأثر الكمى السابق ، فان للخروج الريفى آثاره الكيفية على سكان الريف ٠ فالهجرة الى المدينة انتخابية selective ، بحيث تترك فى السكان المتخلفين فى الريف خصائص ديموغرافية معينة ٠ وقد قام برنر و كولب Brunner and Kolb فى هذا المجال بدراسة تفصيلية ثاقبة لتحديد آثار المدينة على الريف احصائيا فى اطار الوحدات الادارية الصغرى فى الولايات المتحدة ، وهى دراسة سنشير اليها مرارا فيما بعد ٠

وأساس الدراسة كان اختيار ١٨ مدينة فى الولايات المتحدة تتراوح حجما بين ٣٠ الفا ونصف مليون ، مستبعدة بذلك مجمعات المدن الضخمة حتى لا تتداخل خصائص ضواحيها فى خصائص الاقليم الريفى بمعناه الصحيح ٠ واعتبرت كونتية المدينة وحدة واحدة ، ثم حددت الكونتيات المحيطة بكونتية المدينة ، فسميت اول حلقة منها ملاصقة لها بالصف الأول Tier One ، والحلقة الملاصقة للصف الأول بالصف الثانى Tier Two . وهكذا الى الصف الرابع ٠ وكان متوسط حدود هذه الصفوف عند حدود كونتية المدينة هو على الترتيب ٦ ، ١٢ ، ١٨ ، ٢٤ ميلا تقريبا ٠ وغطت الدراسة بذلك نحو ١٠ ٪ من مجموع سكان الولايات المتحدة ٠

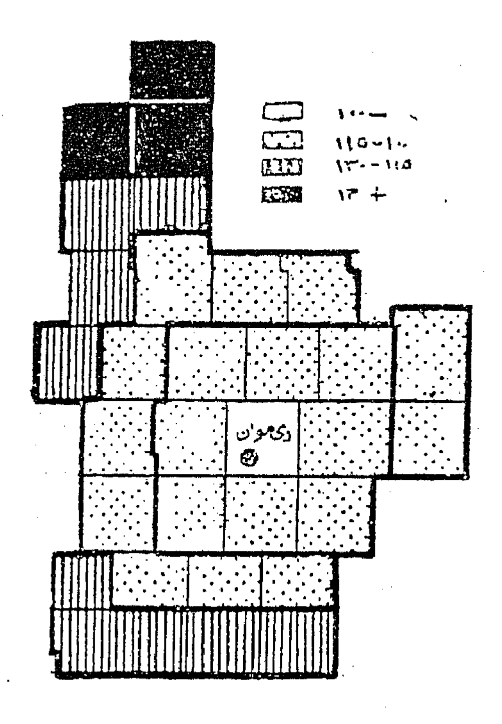
وفى هذه الاطارات قيست مئات من المقاييس الحضارية المختلفة فكانت الظاهرة العالمية الرئيسية هى انحدار gradient مطرد مع المسافة من المدينة الى الريف بصورة تعبر تماما عن قوة المدينة كعامل فى تشكيل التركيب البشرى فى اقليمها الريفى ٠ ويعنينا هنا مقياسان . نسبة الأطفال فى السكان ، وتركيب فئات السن ٠ والجدول يبين نسبة الصغار

ـ ١٠ سنوات الى النساء فى سن الحمل ٢٠ ـ ٤٥ سنة ، أى معدل الخصوبة ، ثم نسبة فئات السن ـ ١٠ ، ٢٠ ـ ٤٥ فى السكان الريفيين فى ١٩٣٠ ٠ (شكل ٢٥) ٠

القياس ٪	كونتية المدينة	الاقليم الريفى			
		الصف الأول	الصف الثانى	الصف الثالث	الصف الرابع
الصغار ـ ١٠ الى النساء ٢٠ ـ ٤٥	١٢٢ر٤	١٣١ر٨	١٣٦ر٣	١٣٧ر٤	١٣٤ر٥
الصغار ـ ١٠ الى مجموع السكان	٢١ر٠	٢١ر١	٢١ر٧	٢١ر٨	٢٢ر٣
فئة السن ٢١ : ٤٥ الى مجموع السكان	٣٤ر٣	٣١ر٣	٣١ر٠	٣١ر٣	٣٣ر٢

فالمقياس الأول يزداد كلما ابتعدنا عن المدينة ثم ينعكس فى الصف الرابع ، وهذا التدرج يرجع الى دور الامداد الذى يقوم به الريف المجاور مباشرة للمدينة ٠ وبالمثل يتزايد المقياس الثانى كلما بعدنا عن المدينة ، وهذا أيضا نفس الحركة بالنسبة لفئة السن ١٠ ـ ٢٠ ولو بدرجة أقل نظرا لأن هذه هى المجموعة السنية التى تهاجر الى المدينة أكثر ٠ أما فئة السن ٢٠ ـ ٤٥ فتمثل انقلابا فى الانحدار ٠ ويعود الريف فيمتاز بنسب أعلى من المدينة فى مجوعات السن + ٤٥ ٠ أى أن سحب المدينة للعناصر الشابة يترك سكان الريف تمتاز بتركيب سنى « هامشى » أى ترتفع فيه نسبة الصغار ـ ١٠ ، والكبار + ٤٥ ، والعكس فى المجموعة الوسطى الوظيفية ٠ ومن مغزى هذا أن الريف يخسر دائما فهو بعد أن يتكلف نفقات تعليم أبنائه الصغار تأخذهم المدينة بالمجان ٠ أى أن الجاذبية الانتخابية للمدينة تترك الريف مثقلا بنسبة أكبر من غير المنتجين والعيال dependents .

٢ ـ الرحلة الى العمل ٠ كثير ممن يعمل فى المدينة يسكن خارجها فى الاقليم الريفى ، ولكن هناك بعضا ممن يسكن فى المدينة ويعمل خارجها ،



شكل ٢٥ ـ معدلات الخصوبة فى منطقة دى موان

(عن كولب وبرنر)

وانما بنسبة أقل دائما • فهناك رحلة يومية الى العمل تجعل من اقليم المدينة ما يسمى commuter's zone • ورغم أن هذا يطلق أيضا على الحركة اليومية الى العمل داخل المدينة بين قلبها وأطرافها ، فان الحركة الاقليمية ظاهرة أساسية فى العلاقة بين المدينة والريف • والسكنى الريفية مع العمل فى المدينة تأتى من وفرة فرص العمل عادة فى المدينة خاصة فى الصناعة مع مشكلة قلة المساكن والغلاء فيها ، وقد تكون هربا من جو وضوضاء المدينة وحياتها غير الشخصية impersonal • وكثير من الوظائف المدنية يستدعى بطبيعته الرحلة : كالصناعة اذا أقيمت خارج المدن ، والتعدين حيث تقع المناجم خارج الحلة ، والصيد وقطع الأخشاب بالضرورة ، وبناء السفن وحرف البناء والنقل •

والرحلة الى العمل تعظم تياراتها كلما كانت المدينة كبيرة الأهمية والحجم · ولكن تقدم المواصلات خارج المدينة شرط أساسى ، وكلما سهلت وتطورت كلما اتسع مدى الرحلة · هكذا أصبح النبض اليومى بين المدينة والريف حقيقة كبرى تجعل اقليم المدينة اقليم حركة region of circulation · وأصبحت الحركة والسيولة الاقليمية «regional mobility» من خصائص مجتمع اقليم المدينة الحديث التى تجعله سوقا واحدة للعمل · وهذه الحركة عامل فعال فى تجانس الاقليم وتوحيده والتقريب حضاريا بين المدينة والريف وايجاد مزيد من التفاهم والتكامل الاجتماعى ·

ودراسة الرحلة الى العمل ليست سهلة · فالمعلومات الاحصائية الدقيقة مشكلة ، لأن الاحصاءات الحكومية لا يمكن أن تتعرض لها الا نادرا (بلجيكا وهولنده وسويسره مثلا) · وأما المنشآت والمؤسسات الخاصة فغالبا ترفض اعطاء معلومات (كما فعل ستروين ورينو) · وحيث يمكن الحصول على المعلومات نجد أن تيارات الحركة قد تتقاطع كثيرا اذا تعددت المدن المتجاورة وتتعقد الصورة كما وضح هارتكه Hartke فى فرنكفورت · واذا كان الأوتوبيس والسيارة قد أصبحت أهم اليوم فى حركة اقليم المدينة من القطار ، كما أن شبكتها أكثر تصويرا الحقائق والتوجيهات الطبيعية من القطار كما ثبت فى هضبة فرنسا الوسطى ، فانها للأسف أقل قابلية للحصر والاحصاء من القطار · ومع ذلك فيمكن الاستعاضة عن أعداد التذاكر بجداول المواعيد فى دراسة الحركة · والاشتراكات تدل عامة على حركة يومية منتظمة الى العمل ـ بعكس التذاكر اليومية ·

على أن من الممكن رغم هذه الصعوبات أن نحقق المبادىء السابقة من دراسة حديثة لديكنسون عن جغرافية الرحلة الى العمل فى هولنده وبلجيكا · فصغر المساحة مع كثرة المدن ـ لا سيما بوجه خاص جدا فى

بلجيكا – سجعل سببه هذه الظاهرة حتى عام ... فنسبة من
من يعمل فى غير الوحدة الادارية الصغرى التى يسكن فيها يمثل من مجموع
السكان العاملين ٤٠ ٪ فى بلجيكا – اعلى حركة اقليمية فى العالم ،
٣ر١٥ ٪ فى هولندد ، ضد ١٣ ٪ فى سويسره ، ٣ر١٥ ٪ لمنطقة الرور –
وستفاليا · وأغلب هذه النسب يمثل مسافرين منتظمين يوميا · وتعتبر
الظاهرة أعرق ما تكون فى بلجيكا حيث بدأت منذ منتصف القرن الماضى
بفضل سياسة السكك الحديدية من تخفيض للعمال ، حتى اصبحت ظاهرة
الجمع بين مسكن ... قطعة أرض زراعية من ناحية ، والعمل فى المدينة
والسفر اليومى من الناحية الأخرى من أخص خصائص العامل البلجيكى
ولا تكاد تخلو منه اى « كومون » ·

واذا فصلنا الحركة الى داخلة in-commuters وخارجة out-commuters
وذلك باعتبار الوحدة الادارية الصغرى ، لوجدنا فى هولندة ان اعلى نسب
الحركة الخارجة تقع فى الوحدات القريبة من المدن الكبرى . فقد تصل
الى ٦٠ ٪ من مجموع العاملين فى بعضها · وهذه الوحدات مع المدن الكبرى
تعطى ١/٥ مجموع الحركة الخارجة · أما الحركة الداخلة فاعلى نسبها هى
الى المدن الكبرى الأربع التى تجذب وحدها ١/٥ تلك الحركة · كما سنلاحظ
ان الحركة الخارجة من المدن الكبرى قد تعادل أو تزيد عن الحركة الداخلة
لان المدن الكبرى كما هى مكان عمل هى أيضا أسواق عمل وفير ·

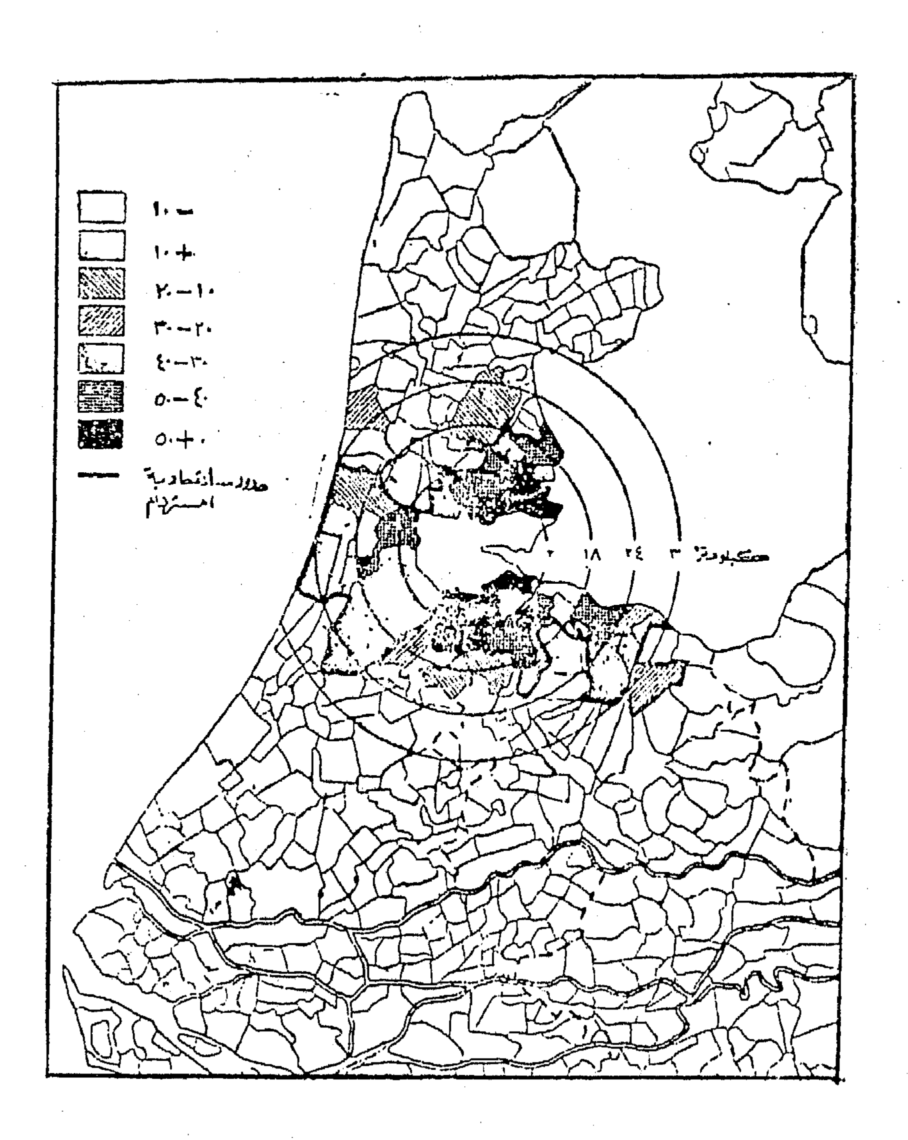
	الحركة الخارجة	الحركة الداخلة
روتردام – شيدام	١٣ الفا	٢٣ الفا
لاهاى	٣٠ ألفا	٢٢ الفا
[illegible]	٢٣ الفا	٢٨ الفا
وترخت	٩ الفا	١٩ الفا

[illegible]

وفى حالة بلجيكا نجد أن نسبة الحركة الى بروكسل تمثل نحو ١/٤ عدد العاملين بها محليا • على أن الغالب أن الحركة الداخلة أكبر من الخارجة فى حالة المدن الكبرى • ففى بافاريا وجد أن الأماكن التى تقل عن ٥٠٠٠ نسمة تخبر رحلة يومية الى الخارج اكثر مما يأتيها ، والعكس فى حالة الأماكن التى تزيد عن ٥٠٠ نسمة •

ومصدر الحركة الداخلة هو الاقليم المحيط بطبيعة الحال ، ولهذا فمن الطبيعى أن يضعف تيارها كلما زادت المسافة • ففى امستردام تاتى ٩/١٠ الحركة الداخلة من منطقة قطرها ٣٠ كم ، ٣٠ ٪ فى قطر ١٢ كم ، ٥ر٢١ ٪ فيما بين قطر ١٢ ، ١٨ كم • والواقع أن الخط الثقيل فى الخريطة (شكل ٢٦) الذى يحدد الوحدات الادارية التى تخرج منها الى امستردام نسبة أكبر مما يخرج الى اى مدينة أخرى ، هذا الخط يضم بداخله ٧٥ ٪ من كل الحركة الداخلة الى امستردام • وفى بروكسل تأتى الحركة الداخلة من كل انحاء بلجيكا ، ولكن ٥٤٪ منها يأتى من حدود ٢٥ كم ، ٣٣٪ من بين ٢٥ الى ٥٠ كم ، ١٣ ٪ من بعد هذا (شكل ٢٧) •

والواقع أن عامل المسافة مهم • ففى هولنده أغلبية المسافرين الى العمل لا يتجاوزون نصف ساعة فى الجهة الواحدة ، ولكن سفر ساعة أمر شائع ، أما أكثر من ذلك فغير مرغوب فيه بطبيعة الحال • ولذلك فهناك عادة هبوط فجائى فى شدة تيار الحركة بعد ١٥ كم • وفى مصنع فيليبس الضخم فى آيندهوفن حيث يعمل نحو ٣٠ الفا ، ٨٥٠٠ عامل مسافر ، يقوم أسطول من الأوتوبيسات يزيد عن المائة بنقل العمال فى حدود ٤٥ كم • والعامل اذا انتقل فى وسائل أخرى لا يعطيه المصنع بدل أو علاوة انتقال الا بعد الكيلو ٩ ، على أساس أن هذا هو المدى الطبيعى للحركة الى العمل • وقد اضطر المصنع الى نقل عمال مسافة ٥ر٢ ساعة مرتين فى



شكل ٢٦ ـ الحركة الداخلة الى امستردام من الوحدات التى يعمل منها أكثر من ١٠ عمال ذكور فى العاصمة معبرا عنها كنسبة مئوية من مجموع الذكور الخارجين من الوحدة (عن ديكنسون)

اليوم بخسارة فادحة فتوقف عن ذلك وبدأ فى انشاء فروع جديدة ٠

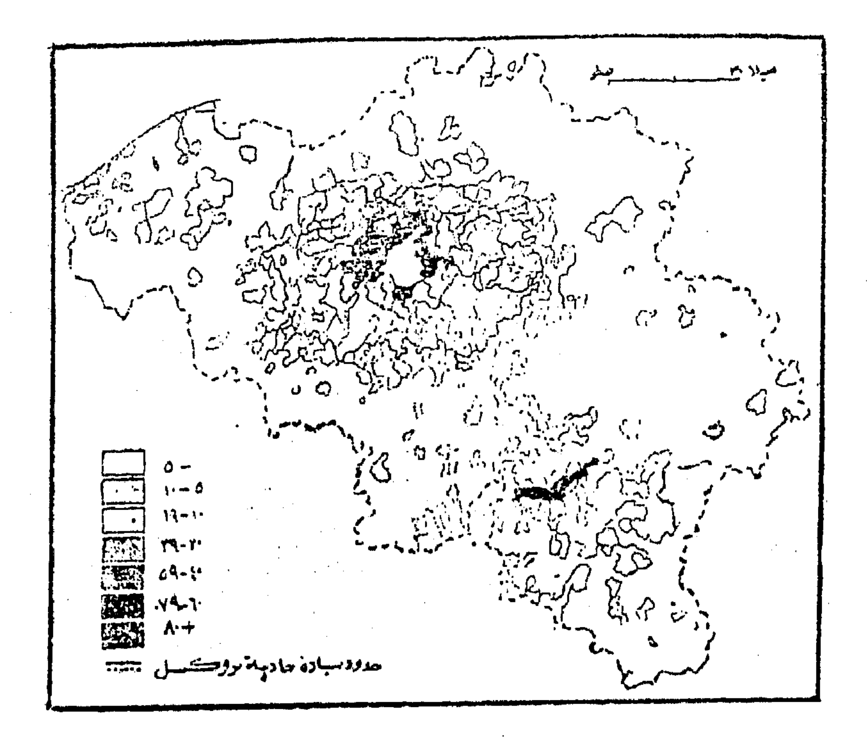
أما عن وسائل الحركة فتختلف بحسب الاقاليم ٠ ففى هولنده ينتقل ٣و٥٢ ٪ من كل مجموع الحركة بالدراجة ، ٢و١٦ ٪ بالقطار ، ٢ر١٤ ٪ بالأوتوبيس ، ٢و٧ ٪ بالترام ، ١و٤ ٪ بالسيارة ، ولكن القطار هو أهم وسيلة على الاطلاق فى بلجيكا ٠ أما حول المدينة الواحدة فتختلف وسيلة الحركة الى العمل بحسب مداها أى بحسب المسافة ٠ هذا يتمثل فى الحركة الداخلة الى امستردام ٠ ففى قطر ١٢ كم يأتى نصف الحركة بالدراجات ، ٥و١٦ ٪ فقط بالقطار ، والباقى موزع بين الوسائل الاخرى ٠ وفيما بين قطر ١٢ ، ١٨ كم يأتى نصف الحركة بالقطار والثلث بالترام ٠ ونسبة ضئيلة جدا بالوسائل الباقية ٠ وفيما بين قطر ١٨ ، ٢٤ كم يأتى ٧٠ ٪ من الحركة بالقطار ، ٦و١٣ ٪ بالترام ٠ معنى هذا أن نصف كل الحركة هى بالقطار ، ولكن نسبتها تزيد مع المسافة ، فتسود الدراجة كل حدود ١٢ كم ، ويستعمل الترام فى المسافات بين ١٢ ، ٢٤ كم ، وبعد هذا يسود القطار تماما ٠

العلاقات الاقتصادية

هذه أهم العلاقات المتبادلة بين المدينة والريف ، وفيها يتضح الدور القيادى والتوجيهى الذى تلعبه المدينة فى اقليمها ٠ ولكن هذا لا ينفى أن العلاقة متبادلة أساسا ، حتى ليمكن أن تسمى كما قيل « زواجا اقتصاديا » ٠

١ ـ الزراعــة

قد يمكن أن ننظر الى المدينة كمخلوق شاذ monstre كما يقول شابو : فهاهنا آلاف من الناس لا يسعون البتة الى أساس الحياة ـ البحث عن الطعام وانتاج الغذاء ! ولكن ريف المدينة هو « مطعمها » الفسيح ٠ فأقليم المدينة اقليم تغذية وتموين ٠ فالمدينة سوق استهلاكية غذائية ضخمة



شكل ٢٧ ــ الحركة الداخلة الى بروكسل كنسبة مئوية من مجموع المنتقلين من كل « كومون » (عن ديكنسون)

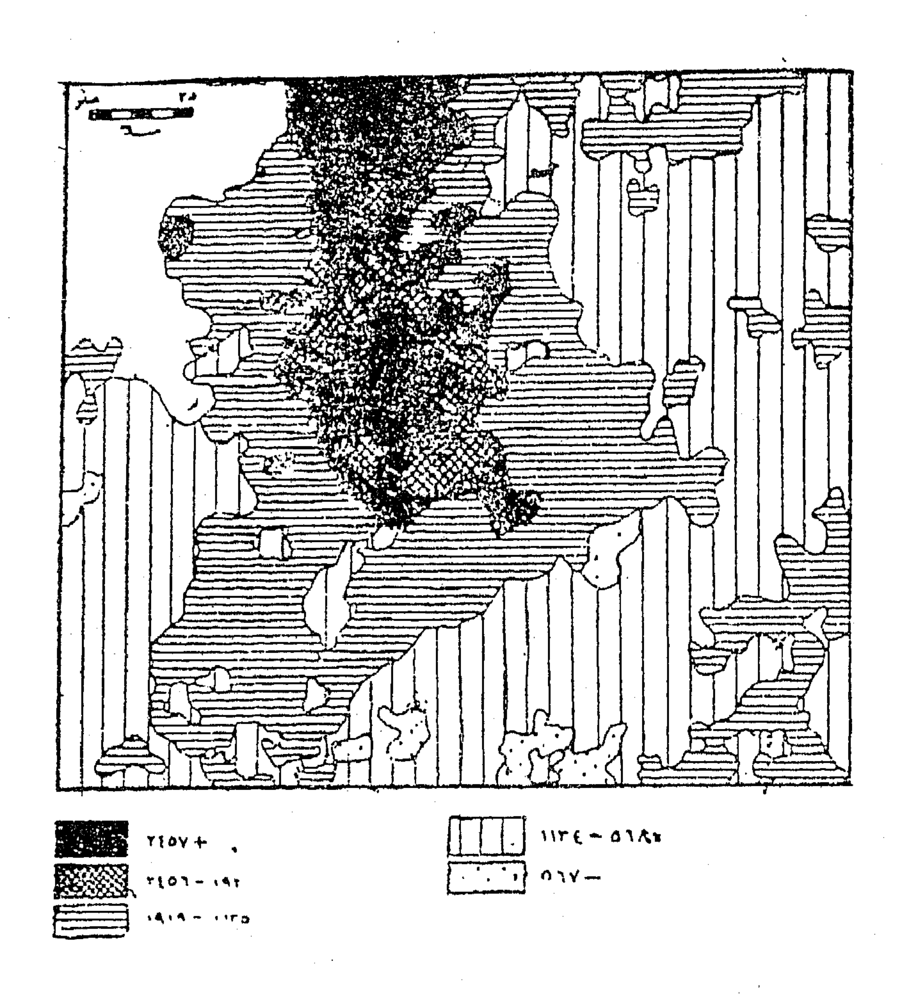
ومن ثم تفرض نفوذها فى توجيه الانتاج الزراعى فى الريف المحيط ، بل فى دفعه وتشكيله وتحديد خصائصه · والواقع أن اثر المدينة الخلاق على الزراعة الاقليمية أثر عالى · ويمكن أن نتحدث بجدارة عن « زراعات المدن » كمركب زراعى متخصص واضح الشخصية جدا ، أو قل « زراعات الضواحى agriculture suburbaine » · فالاستهلاك هنا أهم ضابط يحدد الانتاج والتوزيع · والواقع أنه حول المدن الكبرى والصغرى تخضع الجغرافيا الزراعية تماما لجغرافية المدن · وقد دفعت المدن الزراعة الى التطور الى حرفة عصرية آلية تجرى على تنظيم الصناعة الى حد بعيد من حيث ظهور شركات استثمار ومقاولين وأرباح الخ ···

والمدينة الحديثة تؤثر على زراعة الاقليم بعاملين : الطلب فيها

كسوق ، بما يغنى ذلك من اعتبار المسافة والنقل ، وثانيا أثر نمو المدينة على سعر الأرض • فنمو المدينة ان آجلا أو عاجلا سيبتلع الأرض الزراعية الملاصقة مباشرة للمنطقة المبنية حاليا ، ولهذا يرتفع سعرها مقدما ، مما يحتم على الزراعة فيها أن تكون كثيفة جدا لتنتزع منها أكبر عائد ممكن • واذا كان خطر البناء مباشرا فقد تترك هذه الأرض بورا فى أيدى مضاربى أراضى البناء فى انتظار المشترى ، مما يرفع سعر الأرض الزراعية التالية ويؤدي الى نفس النتيجة • وأما من ناحية النقل الى المدينة فواضح أن تكاليفه ترتفع كلما ابتعدنا عن المدينة ، أى أن الأرض الأبعد تعانى من هذه الناحية ويترتب على هذه الضوابط عدة « انحدارات » gradients مترابطة فى الاقتصاد الزراعى ، محورها المسافة من المدينة وهناك دراسات مختلفة توضح كلا من هذه الانحدارات التى سنعرض لها تباعا

فأما عن سعر الأرض فصحيح أن أسعار الأرض متفاوتة جدا بحسب الخصوبة ، لكن عامل المسافة يتغلب • فكل ميل من البعد عن المدينة يسلب من الأرض عن طريق تكاليف النقل جزءا من ميزة الخصوبة ، ولهذا تقل أسعار الأرض كلما ابتعدنا عن المدينة وذلك مع تساوى الجودة • ولهذا فان سلوك سعر الأرض يرسم شكل مخروط قمته قلب المدينة ولكنه يستمر خارجها فى الاقليم الريفى ويمكن تحقيق هذا بخرائط لواقع أسعار الأرض حول المدن ، كما توضح خريطة لنوردهورن وأخرى لشتتجارت فى المانيا (شكل ٢٨ ، ٢٩) •

أما كثافة الانتاج فتقل مع سعر الأرض كلما ابتعدنا عن المدينة . بل وعن القرية النووية • ففى دراسة لقرية بيركنفلد Birkenfeld وجد فيلله نطاقين من كثافة الانتاج : نطاق قرب القرية ، ونطاق بعيد عنها • فالنطاق

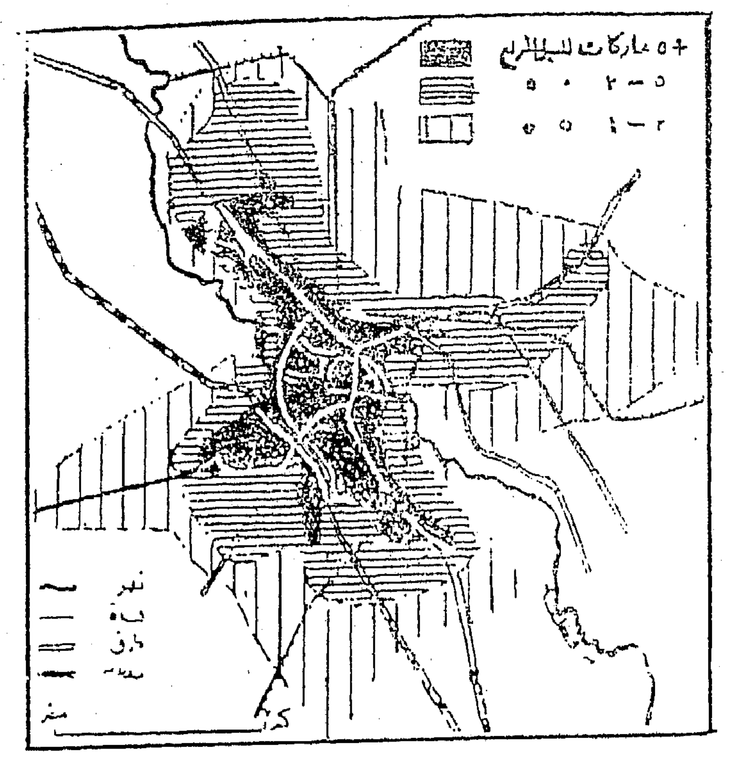


شكل ٢٨ ـ قيم الأراضى الزراعية حول شتتجارت وهايلبرون سنة ١٩٣٥ بالماركات الألمانية للهكتار .

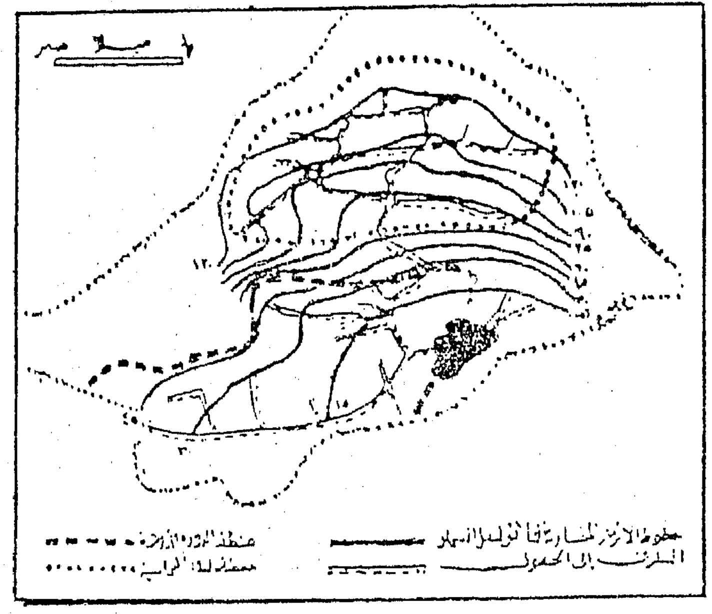
الداخلى يمتاز بدورة زراعية ثلاثية واستعمال غزير للأسمدة الخضراء والحيوانية ٠ أما النطاق الخارجى فدورته خماسية وسداسية ، يختفى منها البنجر الثقيل تماما ويحل محله الشوفان والبرسيم وكلاهما أقل عائدا ٠ وقد رسم ميللر ـ فيلله خطوط أزمان متساوية للتسميد manure—isochrones فوجد أن أبعدها فى النطاق الداخلى حوالى ساعة ، بينما هى ساعتان فى النطاق الخارجى ، أى أن من الممكن نقل حملين من السماد الى الأول مقابل كل حمل الى الثانى ٠ من هنا أصبح التسميد أكثر تعذرا فى النطاق الخارجى ، ومن ثم كانت الدورة خماسية لا تحتاج الى كثير من التسميد (شكل ٣٠) ٠ ومعنى كثافة الانتاج أن تكاليفه العامة ونسب تكاليف التسميد تزيد كلما اقتربنا من المدينة ٠

ومن الطريف أن نلاحظ فى الصين أن « التربة الليلية night soil » (الفضلات) التى تستعمل فى التسميد تكثر حول المدن خاصة باعتبارها مراكز لأعداد كبيرة من السكان ٠ ولهذا تحاط كل مدينة بحلقة من التربة الأكثر خصبا وانتاجا ، وتمتد الى مدى ما يمكن لرجل أن يذهب بالحمل ويعود فى اليوم ٠ واستعمال هذه الكميات الغزيرة من السماد الليلى قد يحول الأرض الى تربة غنية سوداء غامقة كالتشرنوزم ٠ ويمكن لراكب القطار فى سهل الصين الشمالى قبل حصاد القمح أن يقرر أن القطار يقترب من مدينة كبيرة من تحسن المحصول ، فكلما اقتربنا من محطة سكة حديدية كلما زاد غنى السنابل ٠ وفى مصر وجد هيوز والادجم ان الزراعة حول مواقع المدن القديمة تتأثر حلقيا بالسماد الكفرى الذى يستمد من اطلال هذه المدن والذى يمتاز بنسبة عالية من الفسفور والبوتاس ٠ وكلما كانت المدينة القديمة أغنى كلما كانت الزراعة اليوم أفضل ، مثلا كما حول سخا ٠

وقيمة الانتاج ترتبط بكثافته ، فتقل كلما ابتعدنا عن المدينة ٠ ففى



شكل ٢٩ ـ قيم الأرض الزراعية حول نوردهورن سنة ٦ ـ ١٩٢٩
(عن لوش)



شكل ٣٠ ـ الدورة الزراعية وتأثرها بالمسافة من القرية ـ بيركنفلد

دراسة كولب وبرنر التى أشير اليها سابقا وجد أن قيمة انتاج الفدان من كل المحاصيل معا ومن انتاج الالبان على حدة تقل مع المسافة عن المدينة . كما يوضح الجدول بالدولارات لكل المحاصيل ٠

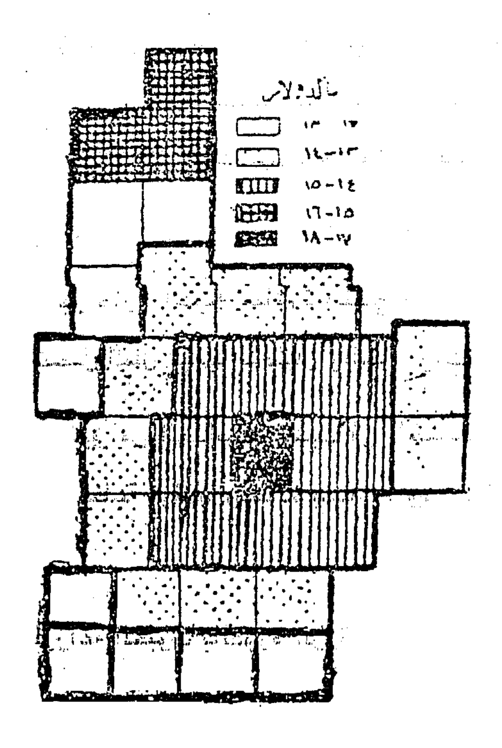
السنة	كونتية المدينة	الصف الأول	الثانى	الثالث	الرابع
١٩١٠	١١ر٢	٢٣و١	٩١و٠	٧٤و٠	٠٦و١
١٩٢٠	٣٤و٥	٠٧و٤	٠٠و٣	٦٥و٢	٠٣و٣

كذلك فى دراسة على لويفيل وجد أن ريع المحصول للفدان على مسافة ٩ أميال من المدينة يعادل ٥ أمثال ريعه على مسافة ١٦ ميلا ، وكان لهذا صداد فى قيم الايجارات وسعر الأرض ٠

ويتأثر حجم المزرعة بالمسافة من المدينة ، وهو مظهر لكثافة الانتاج أو سعر الارض ٠ فيزداد حجم المزرعة كلما بعدنا عن المدينة ٠ هذا اتضح فى دراسة كولب وبرنر ، كما وجده زيبفريد Seyfried فى فيرتمبرج ٠

وهناك انحدارات بشرية تتمشى مع الانحدارات الاقتصادية السابقة فأجرة العامل تقل كلما ابتعدنا عن المدينة ، كما أن كثافة السكان العامة تقل (حول شتتجارت مثلا) ، هذا بينما تزيد نسبة زراعة الملاك باطراد ٠ أما قرب المدينة فهناك نسبة أعلى من الزراعة بالايجار لأن الانتاج يأخذ شكلا تجاريا أكثر يعتمد على الرهونات والائتمان ٠ ومع البعد عن المدينة تزداد نسبة الاستدانة بين الفلاحين لضعف الانتاجية ٠

أما عن نوع المحاصيل أخيرا فهنا نجد ان ضوابط الطلب وسعر الأرض وتكاليف الانتاج مع طبيعة المحصول من حيث الوزن والقابلية للتلف لها توجيه واحد مشترك ٠ فالمحاصيل العالية القيمة ، السريعة التلف ، التى تطلب طازجة تحتل أقرب أرض الى المدينة ، أما المحاصيل الثقيلة القليلة القيمة التى تعيش طويلا فتقذف بعيدا عن المدينة ٠ ومن هنا يظهر تخصص



شكل ٣١ ـ قيمة محصول الفدان فى منطقة دى موان بالدولار
سنة ١٩٣٠ (عن كولب وبرنر)

فى المركب الزراعى بحسب المسافة بين سوق المدينة يؤدى إلى تنضيد المحاصيل فى نطاقات واضحة ٠

ولقد كان فون تينين أول من عبر عن هذه الصورة بشكل حاسم فى أوائل القرن ١٩ فى « الدولة المنعزلة وعلاقتها بالزراعة والاقتصاد القومى » ٠ فهو يفترض أولا مدينة كبيرة وحيدة فى وسط الدولة السهلية المتجانسة تربة ومناخا ، وأن هذه الدولة تحيط بها صحراء تعزلها تماما عن العالم ٠ ففى هذه الحالة سيتحدد استثمار الأرض land use بعامل المسافة الاقتصادى بالنسبة للمدينة ـ سوق الاستهلاك ٠ وستتنافس المحاصيل على الأرض ، وسيحتل الأرض ذلك المحصول الذى يمكنه أن يدفع أعلى ايجار لها ، أى ذلك الذى سيكون أربح محصول بعد حساب تكاليف الانتاج والنقل ٠ وهذا

العامل من شأنه أن ينضد المحاصيل فى نطاقات متعاقبة بالنسبة للقرب أو البعد من المدينة ٠ ولما كان الاقليم سهلا متجانسا ، فهذه النطاقات تصبح حلقية بالضرورة ٠ concentric وقد ميز تينن بين ٦ حلقات ابتداء من المدينة :

١ ـ نطاق صغير خارج المدينة مباشرة ينتج المحاصيل القابلة للتلف السريع ، والتى لا تتحمل النقل البعيد كالألبان والخضروات ٠

٢ ـ نطاق ضيق من الغابات ، حيث أن الخشب كان يستعمل فى ذلك العصر السابق للصناعة كوقود ومادة بناء ، وحيث أنه ثقيل ضخم باهظ النقل ٠

٣ ـ نطاق لزراعة الحبوب بالدورة الزراعية ٠

٤ ـ نطاق زراعة اقل كثافة مع المراعى والشراقى ٠

٥ ـ نطاق واسع من الزراعة على نظام الثلاثة حقول three-field ٠
وهو النظام الذى كان سائدا فى غرب أوربا حتى نهاية القرن ١٨ ٠

٦ ـ نطاق أخير من تربية الماشية والصيد ٠

وفى تقدير تينن أن زراعة الحبوب تتوقف على بعد ٣١,٥ ميل من المدينة وتصبح غير اقتصادية وتحل محلها الخضروات ٠ ولا شك أن كثيرا من تفاصيل النظرية تحتاج الآن الى تعديل ، ولكن الجوهر سليم كما انتهى ديكن Decken فى مراجعته للنظرية على همبورج التى بدأ تينن عليها بحثه ٠ فكل المدن الكبرى والصغرى يحيط بها سوار من فلاحة البساتين horticulture أو truck farming : الخضروات vegeculture والفواكه arboriculture ، والزهور floriculture ، واللبن الطازج . وذلك لارتفاع أسعار الأرض وقصر عمر هذه المحاصيل ووفرة السوق المباشرة ، كل ذلك بصرف النظر عن التربة والمناخ وبالرغم منهما ٠ ويمكن

للمسافر غالبا أن يتنبأ بمدينة قبل الوصول اليها من تغير استثمار الأرض وظهور فلاحة البساتين الكثيفة بصورة ملحوظة ٠

وقد كانت الفترة الحديثة فى غرب أوربا حول المدن تمثل عملية تراجع سريع للحبوب تحت غزو محاصيل البساتين ، وأحيانا تغير وجه اللاندسكيب كنتيجة لهذا الزحف ٠ ففى حالة لندن أدت الحاجة الى الألبان الى استثمار المناطق المحيطة فى الويلد رغم شدة فقرها الطبيعى ٠ وفى فرنسا أصبح كل حوض باريس هو « اقليم اللبن milk shed ، région laitière » للعاصمة ٠ كذلك كان نمو روما هو الذى غير منطقة Roman Campagna ونمو القاهرة شكل اقتصاد الجيزة والقليوبية الزراعى تماما الى الخضروات والفواكه ، واقتصاد المنوفية الى الألبان ٠ وبالمثل وجه نمو الاسكندرية اقتصاد البحيرة ٠ بل ان نمو بورسعيد ومدن القناة خلق رقعا ـ ستتوسع ـ من الفواكه والخضروات انتزعتها من الرمال ٠

وقد وجد برنر وكولب أن نسبة الخضروات كانت عالية جدا فى كونتية المدينة فى ١٩١٩ ، ولكنها زحفت وتوسعت حتى الصف الثانى من الكونتيات فى ١٩٣٠ ٠ وقد لاحظا أن نسبة ارتفاع نسبة الخضروات ومنتجات الألبان وكذلك البيض والدجاج بين هذين التاريخين كانت أعلى فى الصفوف الخارجية ، ربما لأن اللورى والسيارة قد قللت الآن من ميزات الصفوف الداخلية نسبيا ٠ ، فمحاصيل المدن » هى كبقعة الزيت ، تنتشر سريعا وبعيدا ٠ وقد وسعت وسائل الحفظ والتبريد وسيارات التبريد دائرة جمع الألبان والأسماك وغيرها حول المدن ٠

وتبدو صورة التخصص النطاقى فى دراسة لويفيل التى ذكرت ٠ ففى حدود ٨ أميال من سوق المدينة كانت المحاصيل البستانية والبطاطس مسؤولة عن ٦٨ ٪ من دخل المزرعة ، بينما تهبط الى ٣٠ ٪ فقط على بعد

١٥ ميلا من سوق المدينة ، وذلك رغم أن الأرض الصالحة لهذه المحاصيل تستمر على طول النهر مسافة ٢٠ ميلا ٠ وعلى بعد ١٥ ميلا من السوق كان انتاج الألبان والزراعة العامة يحل محل المحاصيل الكثيفة ٠ وقد وجد فى الولايات المتحدة اتجاه الى تكوين نطاقات حلقية حول المدن على التتابع الآتى : انتاج اللبن ، ثم حبوب العلف ، الخبز ، ثم رعى الماشية ranching .

على أن أحسن صورة مفصلة للنظام الحلقى هى دراسة يوناسن على غرب أوربا ٠ فحول مدنها الكبرى يجد التتابع السباعى الآتى :

— فلاحة البساتين ٠

منطقة ١ ٠ المدينة ، الصوبات الزجاجية والزهور ٠

منطقة ٢ ٠ محاصيل البساتين ، الفواكه ، البطاطس ، الطباق ٠

— الزراعة الكثيفة مع انتاج الألبان الكثيف ٠

منطقة ٣ ٠ منتجات الألبان ، ماشية اللحوم ، أغنام الضأن ، محاصيل العلف ، الشوفان والكتان ٠

منطقة ٤ ٠ الزراعة العامة — الحبوب ، الدبس ، والماشية ٠

— الزراعة الواسعة ٠

منطقة ٥ ٠ حبوب الخبز ، والكتان للزيت ٠

— المراعى الواسعة ٠

منطقة ٦ ٠ الماشية ، والخيل ، والغنم ، اللحوم المدخنة والمبردة والمعلبة ، العظام والجلود والدهن ٠

— الغابات ٠

منطقة ٧ ٠ أبعد المناطق ، الغابات ٠

والتتابع الحلقى للمحاصيل حول المدن لا يمكن الا أن يؤثر على تركيب السكان ٠ فيجد كولب وبرنر علاقة وثيقة بين نوع المحصول وكثافة السكان .

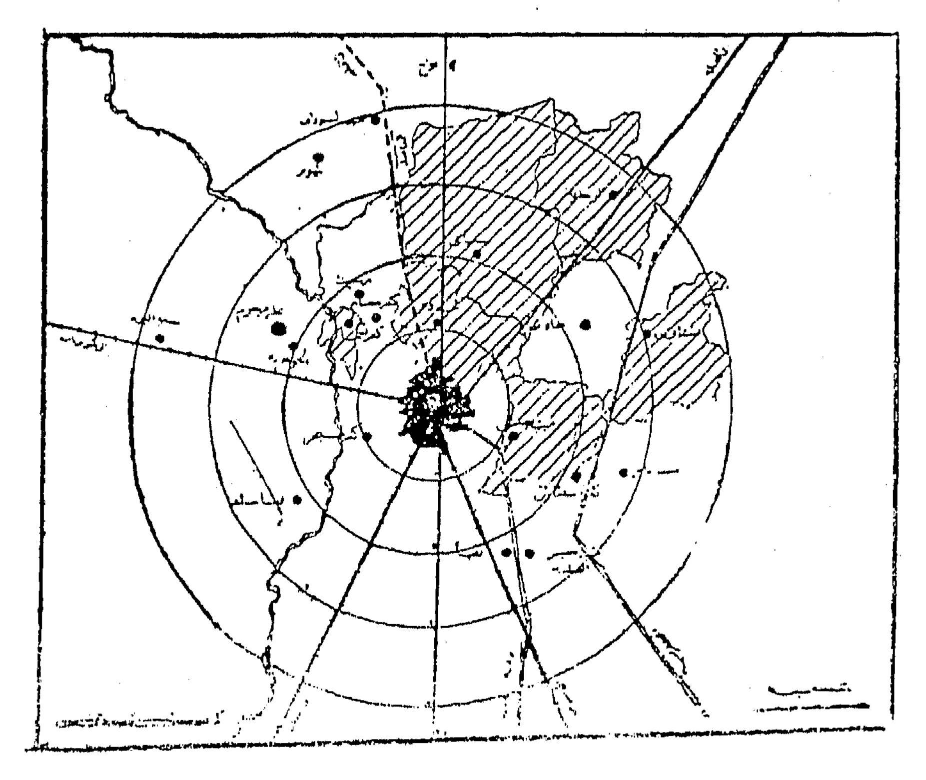
فالصف الأول الذى تسوده فلاحة البســاتين يعنى مجتمعات ملمومة بدرجـة أكبر ، وكثافات سكانية أعلى ، واحتكاكا واتصــالات أكثر مع المدينة · بينمـا زراعــة الحبوب فى الصفوف الخارجيــة تعنى كثــافة سكان أقل · وحــول شتتجارت ، العاصمة المطلقة للاندسكيب اقتصــادى ، تقـل كثــافة الســكان العامة كلما ابتعدنا عنها ·

وفى دراســة دونالد بوج Bogue الشهيرة عن الســيادة والانحدار المتروبوليتانى التى اجراها على ٧٦ مدينة كـبرى فى الولايــات المتحـــدة ، وجد أن كثافة الســكان تقــل كلما ابتعــدنا عن المدينة المتروبوليس · فكانت هذه الكثافة عالية فى النطــاق الأول (ــ ٢٥ ميلا) ، ولكنهــا تنخفض بشــدة بعدها · فكانت الكثافة تعادل ٧ أمثــال ما هى عليه لكل ظهير المدينة . بينمـا كانت فى النطاق الخارجى (+ ١٦٥ ميلا) لا تعــادل الا ½ كثــافة الظهير عــامة · كذلك وجــد أن ســكان المــدن والريف غــير الزراعيين nonfarm كانوا أكثر تركزا قــرب المدينة من السكان الزراعيين · وكذلك كانت المــدن الكبرى (+ ٥٠٠ الف) تمتاز بكثافات اعــلى على كل الأبعاد مــن المــدن الأصغر ·

وحول طنطا وجد المؤلف عــلاقة قــوية بين زراعــة الخضروات والفواكه وكثرة الأولاد فى السكان · فهذه الزراعة تحتاج الى عمل غزير بصور اكثر من المحاصيل العامة ، ومن الأفضل من العمل الصغير ــ الأولاد ــ ليسـرق بين المحصول دون أن يصيبه · فالخضروات ــ كالقطن ــ لهــا انتخــاب سنى معين يشجع عــلى ارتفــاع المواليــد · والجــدول يعطى النسب المئوية لفئــة السن ــ ١٥ لكل النواحى التى تقع فى حــدود ١٠ كم من طنطا · والمجمــوعة (أ) هى المنتجة للخضروات ، وفيها ترتفع نسبة الصغار ، بعــكس المجموعة (ب) التى لا تنتج الخضروات بنسبة غير عادية · ولما كانت اقــرب القــرى

ى المدينة هى أكثرها انصرافا الى الخضروات نان هنـاك ـ ـة ـــــ
بين المسـافة ما بين القـرية والمدينة (المذكـورة بين الاقواس) وبين نسـبة
الصغار فى السكان فى المجموعة (أ) ٠

المجموعة (أ)	(المجموعة (ب)	
قحافة (١) ٧و٣٩	كفر عصام (٢) ٤و٣٠	فيشاسليم(٥و٣) ٠و٣٨
ميتحبيش(٥و١) ٧و٣٩ البحرية	الجوهرية (٣) ٨و٣٣	كفرسبطاس(٥و٣)٠و٣٨
كفر الحما (٢) ٩و٣٩	ميت حبيش (٤) ١و٣٦ القبلية	خرسيت (٣) ٦و٣٨
سبرباى (٣) ٤و٤٠	اخناواى (٤) ٨و٣٦	محلةمرحوم(٥و٣)٩و٣٨
اشناواى (٢و٥) ٤و٣٩	نفيا (٤) ٥و٣٦	سبطاس (٥و٤) ٩و٣٨
الرجدية (٥و٦) ١و٣٩	ميتالسودان(٧) ٠و٣٧	نواج (٨) ٠و٣٩
	شوبر (٥و٦) ٥و٣٧	
	شبراالنملة(٥و٦) ٢و٣٧	



شكل ٣٦ ـ منطقة زراعة الخضر والفاكهة حول طنطا

واذا كان النظام الحلقى بارزا للعيان حول المدينة الواحدة ، فحيث تتعدد المدن وتتقارب فى شكل أقاليم مدن متصلة يمكن أن نتكشف هذا النظام حولها على نطاق اقليمى كبير أو شبه قارى . ففى غرب أوربا يمكن اعتبار هولنده والدنمرك حلقة فلاحة البساتين والخضروات والألبان لبريطانيا ، تحيط بها حلقة خارجية للحبوب فى شرق القارة . فكما يقول تريكار أن هولنده والدنمرك همـا «banlieue d'élevage de la Grande Bretagne» .

وبالمثل يمكن اعتبار شمال شرق الولايات المتحدة صورة معكوسة فى المرآة enantio-morph ، mirror - image لغرب أوربا فى هذا الصدد ـ وفى غيره فى الواقع ـ حتى ليمكن اعتبار هذه الشريحة من القارة الأمريكية بمثابة « أوربا الصغرى » . فالنواة المدنية فى النطاق الصناعى تقابل بريطانيا ، ثم تأتى منطقة الفواكه والخضروات حول البحيرات (نطاق الفاكهة) ، ثم نطاق الدبس ومراعى الألبان ممتدا حتى نهاية البحيرات ، ثم أخيرا نطاق القمح الربيعى فى البرارى . وفى داخل نطاق مراعى الألبان هناك ميل الى التخصص المكانى ـ وان يكن غير صارم أو تام ـ اما فى انتاج اللبن الطازج أو الزبد او الجبن . فلضرورة سرعة نقل اللبن الطازج الى المدن فى الشرق ، كان القطاع الأقرب من النطاق يبرز فى انتاجه . اما نقل الجبن فليس مستعجلا ، ولذلك يسود فى غرب النطاق خاصة وسكونسين أكبر منتج . اما الزبد فهو بطبيعته بين بين ، ولذا يسود فى الوسط . وكل هذا الترتيب المكانى للانتاج الزراعى والرعوى من الشرق الى الغرب يتحدد تحت ضبط عامل حاسم هو تكدس الحياة المتروبوليتانية فى الشرق .

ولكن اثر المدينة القوى على تشكيل الزراعة لا يقتصر على ما حول المدينة الواحدة او مناطق المدينة المتصلة ، بل ان المدن تؤثر كذلك على الزراعة فى مناطق بعيدة تماما عنها ولا تحف بها ، وتشجع على نشأة أقاليم

متخصصة لا تنتج لسوق مدينة معينة وانما لسوق وطنية تمتاز بضخامة استهلاكها للخضروات والفواكه والأزهار ٠ مثال ذلك فى فرنسا : ساحل بريتانى ، الجيروند ، الجارون الأوسط ، الرون الأوسط والأدنى ، بروفانس والريفييرا ، كلها تحولت الى زراعات المدن منذ ½ قرن ٠ ولقد كان أساس اقتصاد فوكليز Vaucluse حتى بداية القرن ١٩ هو الحبوب وقليل من العلف والكروم والتوت ٠ ولكن منذ السكة الحديدية انقلبت الى الخضروات سوق باريس حتى وأدت خضروات صوباتها الزجاجية ٠ ويؤدى نمو المدن الى تغير أنواع الخضروات فى مثل هذه الأقاليم ٠ مثلا أصبحت الطماطم تحتل المرتبة الأولى بعد أن كانت للأسبارجس asperges ٠ ويمتد اثر سوق المدن الفرنسية الى سهل متيجة بالجزائر والى الواجهة الأطلسية للمغرب ٠ وفى مصر يمتد أثر سوق القاهرة الى فواكه وخضروات البرلس شمالا ٠

٢ ـ الصناعة

نظرا لأن التخصص غالب فى الصناعة ، فان معظم علاقاتها هى مع جهات بعيدة قد تتخطى حدود اقليمها دون أن تمسه ٠ والصناعة كذلك وظيفة حديثة لم يطل بها الوقت لتضرب بجذورها وفروعها فى اقليم المدينة ٠ لهذا كان الدور الاقليمى فى الصناعة محدودا وفى بعض الأحيان فاقدا ٠ ولكن هذه الحقيقة بولغ فى تصويرها ٠ وقد رأينا ديكنسون يصر على الدور الاقليمى للصناعة ٠ والصناعة قد تبدأ فى مدن متخصصة ، كما حدث فى بريطانيا ، فتبدأ بلا علاقة عضوية مع ريفها ٠ وقد كان هذا نتيجة لظهورها على حقول الفحم : وشجع على تخصصها الكامل صغر مساحة الجزيرة مما جعل تباعد المدن صغيرا ـ عشرات الأميال عادة ـ ومكن لانصراف بعضها الى الصناعة واعتماد ريفها فى خدماته الاقليمية على مدينة اخرى

مجاورة · ولكن مع توطد المدينة الصناعية مع الزمن. لا تلبث أن تنمى علاقات اقليمية بدرجة أو بأخرى مع ريفها ·

وقد ادى ميل الصناعة الآن الى الانتقال من المدينة الى أطرافها الريفية للافادة من سعة المكان وانخفاض الضرائب وسعر الأرض ، أدى هــذا الى جذب المدينة الصــناعية المتخصصة باطـراد الى الاطــار الاقليمى والريفى وتقوية علاقاتهما المتبــادلة · ونحن نعرف أن ليون قـد أحالت صناعاتهــا ومصانعها الى ريفها ومدن ريفهــا المحيط حتى خلقت شبكة من العــلاقات الاقتصادية بينها وبين ريفهــا ترقى الى خلق اقليم اقتصــادى كامل يرادف اقليم المدينة · وكما يقول بيير جورج ان ليون هى التى خلقت اقليمهــا وليس العكس :

«C'est Lyon qui a construit sa région.. Ce n'est pas la région qui c'est donné une capitale.»

والواقع أنه فى كثير من المناطق الصناعية المتخصصة بدأ التخصص يأخذ شكلا اقليميا على أساس « خط التجميع assembly-line basis » كمــا فى صناعة السيارات فى دترويت · فاجــزاء السيارة المختلفة تصنع فى مــدن مختلفة مبعثرة فى ولايات متشجن . انديانا . أوهايو ، والينوى ، ثم بفضــل المواصلات الدقيقة تنقل الى دترويت للتجميع · أى أصبحت المدن المختلفــة فى هذا النظام الاقليمى كالأقسام فى المصنع الواحد سابقا . وشرايين المواصلات بينها مثل « السير المتحرك conveyor belt » داخل المصنع ·· وقد وجــد بوج أن قيمة الصناعات فى المدينة ونطاقها المبــاشر تبلغ نحو ضعف متوسط قيمتها فى بقية أجزاء ظهيرها ·

هذا عن المدن المتخصصة · ولكن فى حالات أخرى قد تبدأ الصناعة من مدينة وطيدة تلعب من قديم دور المركز الاقليمى وعاصمة الخدمات ، فبنــا

لا يمكن للصناعة أن تتجاهل وظيفتها الاقليمية · مثال ذلك ألمانيا حيث كانت غاصة بالمدن التاريخية والعواصم الاقتصادية والسياسية قبل التصنيع ، فلما دخلتها الصناعة كان التوجيه الاقليمى للصناعة شيئا طبيعيا كما فى شتتجارت وميونيخ وكولونى وليبزج ·

كذلك فى الغرب الأوسط الأمريكى كان نمو الصناعة يصدر عن الاطار الاقليمى · فقد مرت مدن هذا النطاق كجبهة ريادة وتعمير فى ثلاث مراحل : مرحلة النشأة فى القرن ١٩ على الأنهار حيث جذبت اليها السكك الحديدية ولعبت دور مراكز الجمع والتوزيع لأقاليمها الريفية كوسيط بينها وبين الشرق مركز الأساس والنواة ، مرحلة الصناعة منذ أواخر القرن حين بدأت تنمى صناعاتها الخاصة بعد أن كانت تستورد مصنوعات الشرق لاقليمها ، وقد قام هذا الدور أساسا فى الاطار الاقليمى وساعد عليه انفساح القارة الكبير مما باعد بين المدن بمئات الأميال ، أما الدور الثالث فبدأ منذ القرن الحالى وفيه نضجت هذه المدن الى عواصم اقليمية متروبوليتانية حقيقية واستقلت ماليا عن مدن الشرق ، ولكن ظل الدور الاقليمى فى صناعاتها ميزة واضحة ·

هكذا ، فيما عدا المدن المتخصصة جدا ، تلعب أغلب المدن دور المصنع لاقليمها الريفى · ولقد قسمنا هذا الدور الى ما قبل المزرعة وما بعدها ، أى على الترتيب تصنيع خامات مستوردة من مراكز اخرى لتوزيعها على الاقليم الريفى ، وتصنيع خامات الريف الزراعية للاستهلاك المحلى أو التصدير · وفى كلتا المرحلتين لا يمكن لصناعة المدينة أن تفلت من أثر التوجيه الريفى الاقليمى · فخامات الريف وحاجاته تحدد شخصية المدينة صناعيا · مثلا دسوق فى صناعة السواقى انما تستمد الخام من ريف الدلتا الشمالى وتنتج لسوقه الذى يحتاج الى رفع المياه لعدم كفاية الرى بالراحة دائما ·

وبالمثل صناعات التربينات ذات القوة العالية فى جرينويل ، هى تحت توجيه الحاجة اليها فى محطات الالب الكهربائية (السنترالات) ٠ وصناعات الزيوت فى طنطا وكفر الزيات انعكاس لخام الاقليم الريفى ، البذرة ٠

فالخلاصة أنه رغم أن الصناعة لا تلعب دورا كبيرا فى تنظيم وتحديد المدن للأقاليم الريفية ، الا أنه لا ينبغى أن نهمله أو ألا نقدره حق قدره ٠

٣ ـ التجـــارة

التجارة بلا ريب أهم أوجه للعــلاقة الوظيفية بين المدينة والاقليم ٠ ولـما كان من المستحيل ماديا واقتصاديا أن تتعامل كل نقطة على ســطح الاقليم مع كل نقطة أخرى وتتصل بها مباشرة ، فقد أصبح التركيز ضرورة ٠ فالمدينة هى وسيط الاتصــال والتعامل بين أجــزاء الريف المشتت المترامى بعضــها البعض ، وبينها وبين الأقاليم الريفية الأخرى ومدنهـــا ٠ فالدور التجـــارى للمدينة هو الذى يجعلها بصورة مبـــاشرة « أداة تكـامل » الاقليم الريفى ٠ ويجعله « اقليما وظيفيا functional region » بالمعنى المبـــاشر ٠ والجمـع والتوزيع هما أوجه هذا النشاط الاقليمى ، ولكن ربمــا كان التوزيع هــو الأهم والأشيع ٠ ويمكن أن نحــدد تجــارة المدينــة الاقليمية فى ثلاثة أدوار : دور المتجر أو سوق التجزئة ، ودور سوق الماشــية ، ودور المســتودع أو سوق الجملة ٠

(أ) سوق التجزئة : فأما دور المتجر أو سوق التجزئة فمحلى أكثـــر منه اقليميا أصلا ٠ ولكن سكان الريف الأقرب لا يجدون كل حاجاتهم الشرائية فى القرية ، ولذا يستكملون الأهم منها برحلة يومية أو فترية الى المدينـــة ٠ وكثير من محلات المدينة يتلقى طلبات التجزئة من ســـكان الريف المجـــاور ويوصلها الى المنــازل بالسيارات ٠ وبالعكس يفضل كثير من الريفيين بيع

منتجاتهم خاصة من الألبان والزبد والخضروات الى المستهلك فى المدينة مباشرة فى رحلة يومية ٠

ولكن تجارة التجزئة هـذه لابد أن تكون محدودة فى كميتها ومداهـا ،، بحكم عامل المسافة والزمن والتكاليف والمجهود ٠ ولهذا فان هذه التجـارة لا تنصرف الى الضروريات اليوميـة الدائمة والعاجلة والتسهيلات الرخيصة التى تختص بهـا كل القـرى بجانب المدن ٠ فهى اذن تقتصر عـلى السلع الأكثر كمالية والأثمن قيمة ، وكلما كانت السلعة أغلى وأثمن كلما كان مدى الحـركة اليها أكبر ٠ ولهذا فمع زيادة المسـافة عن المدينـة لا يأتى للشراء الا الأغنياء نسبيا ، وكلما كان العميل أغنى كلما انتقل الى المدن الأكبر والأبعد للشراء ٠ أى أن سوق القطاعى للمدينة تزداد مع زيادة حجم هـذه المدينـة ٠ ولكن يلاحظ أن كثافة هـذه السوق تقل كلما بعدنا عن المدينة حتى تقتصر على نقط مبعثرة تمثل القـادرين على التكلفة أو المشقة الاضافية ٠ وقد وجد بوج أن تجـارة المدينة المتروبوليس فى التجـزئة تزيد عنهـا فى النطاقين الأولين المحيطين بها من ظهيرها بنسبة ٥٠٪ ، وتعادل ضعف مبيعاتها فى النطـاقين الخارجين من الظهير ٠ أى أن مشتريات الريفيين من المدينة تتوقف أسـاسا على الحجم والمسافة ٠

وقد حاول البعض وضع قانون اقتصـادى يعبر عن هـذه الحقيقة ٠ فوضـع ريلى Reilly « قانون جاذبيـة القطاعى » ٠ وهو أنه « تمـد مدينتان حلة أصغر بنسبة سكانهما وبنسبة عكسية مع مربع المسافة » ٠ وهناك قانون وضعه شوى Scheu ولكنه بدائى نوعا ، ومؤداه أن بيع السلع من منطقـة انتاج يتناقص بنسبة مكعب المسافة ٠

وهذا يدل على حقيقة هامة وهى أن تداخل مناطق نفوذ المدن أقل ممـا نتصور عادة ٠ وعلى العمـوم فكنتيجة لتخلخل كثافة وحدة السوق مع المسافة

فكثيرا ما تجد البيوت والمحلات التجارية فى المدينة أن قبول مثل هذه الطلبات يمثل عملية خاسرة غير اقتصادية لندرتها وتطوحها ، برغم رفع أجرة التوصيل • ولهذا اتبعت بعض محلات المدينة سياسة رفض هذه الطلبات، بمعنى آخر « لم » منطقة نشاطها ، فارتفعت الأرباح .

وهذا بدوره يدل على أن حدود منطقة نفوذ المدينة فى تجارة التجزئة لا يمكن أن تنفسح بلا ضابط • ولهذا فنطاق التجزئة حول المدينة من أضيق النطاقات : نحو ١٠ ــ ٢٥ كم حول أورياك Aurillac فى هضبة فرنسا الوسطى ، ٢٠ ــ ٣٠ حول ليدز ، ٥٠ حول سولت ليك سيتى فى الغرب الأمريكى • ولكن من الناحية الأخرى يعوض هذا التحديد ، أن نفوذ المدينة فيه يكاد يكون مطلقا طاغيا ، وليس هناك أى وجه لمنافسة مدينة آخرى لها فيه •

(ب) سوق الحيوان : أما عن دور سوق الحيوان ، فالاقليم الريفى كان عادة يجد فى مدينته مجال تصريف فائضه الحيوانى ، وكانت أسواق الماشية التقليدية تقام فى المدينة • ولكن مدى الجمع لهذه السوق محدود عامة لا يزيد عن مدى سوق التجزئة الا قليلا • ويشبه تسويق الجبن فى هذا تسويق الحيوان • ومع السيارة ، أصبح تجار الحيوان وسماسرته الآن ينتقلون الى القرى رأسا لشراء وجمع الحيوانات لاستهلاك المدينة • وبهذا أخذت أسواق الحيوان تختفى من المدن ، الا فى مناطق الاقتصاد القديم • وتمثل شيكاغو حالة خاصة متخصصة ، فقد اثبتت الدراسة أن نطاقا اقليميا واسعا يسوق اكثر من ٥٠٪ من أبقاره وخنازيره فى المدينة •

(جـ) تجارة الجملة : أما تجارة الجملة فهى بلا شك اهم وظيفة اقليمية تجارية للمدينة • وبفضلها تلعب المدينة دور مكتب الأعمال

ودور المستودع entrepôt أو الوســـاطة والتـوزيع bureau d'affaires. للاقليم الريفى • فالمدينة هى التى تتولى توفيـر حـاجات الريف التجــارية وتبيعها بالجملة للقرى والعزب والمدن الصغرى فيـه • وقـد تكون هـــذه السلع من انتــاج المدينة نفسها بصورة أوليـة أو ثانوية • ولكن مع تخصص كثير من المدن ، لا يمكنها أن توفر كل حاجات الريف الا بالاسـتيراد والشراء من مدن أو أقاليم أخرى • وتصبح المدينة مقرا لمنـدوبى محلات الجمـلة ، ينبثون منه فى أنحاء الاقليم الريفى كتجار جائلين «commercial travellers، voyageurs de commerce » ، معهم عينات السلع يعرضونها على تجــار التجزئة ويأخذون منهم الأوامر والطلبات ويتعهدون بتوريدها • كذلك هى بنوك المدينة التى تقوم بتمويل الريف وضمان محاصيله • وهذا الدور أساسى فى تنظيم المجتمع الاقليمى اقتصاديا •

ويمكن أن نحدد نطاق نفوذ المدينة فيه بمقاييس عدة منها مدى حــركة التجار الجائلين والمندوبين أو بمدى الخـدمات المصرفية التى تقوم بها المدينة لسكان الاقليم • ويمتاز هــذا النطاق بانه واسع جدا اذا قيس بنطاق تجــارة التجزئة مثلا • فهو فى ليدز ٥٠ كم ، ولكنه يصل فى المناطق المخلخلة السكان القليلة المدن الى آفاق أبعد : ٢٥٠ كم فى أورياك ، ٥٠٠ كم فى سولت ليك سيتى •

وهنا تبدو حقيقة هامة : بينما يقل مدى الاختلاف فى امتداد نطاق نفوذ المدينة فى تجــارة التجزئة ، يشـتد هذا الفارق جـدا فى تجارة الجملة • أى انه كلما ارتقت الخدمة فى المستوى الفنى والحضارى وكانت أعلى وأكثـــر تعقدا ، كانت اختلافات مداها بين المدن المختلفة أشد وأكبر • ولكن اذا كــان مجال نفوذ الجملة واسعا الى هذا الحد ، فانه بعيـــد عن أن يكون مطلقا ،

بل تتنازعه المدن المتجاورة فيما بينها بشدة ، وتقل قبضة المدينة على أطرافه مع المسافة ٠

فالدراسات التى أجريت على تجارة الجملة لمؤسسة أدوات كهربية وأخرى لمركز لتجارة البيض والدواجن فى لويفيل كنتكى تبين بوضوح أن تركز الزبائن ، ومجموع الطلبات ، وعددها ، كلها تقل مع المسافة عن المدينة ـ ولكن على العكس يزداد حجم الطلب الواحد ٠ كذلك أثبتت دراسة فوائد وأرباح السلفيات التى تقاضتها البنوك من عملائها فى الولايات المتحدة فى ١٩٢٨ أنها كانت تتناسب تناسبا عكسيا مع حجم المدينة ، ثم طرديا مع المسافة عن المدينة ٠

تركيب اقليم المدينة

فى دراستنا للعلاقات بين المدينة والريف كانت هناك دائما فكرة موجهة ، وهى ان لكل مدينة صغرت أو كبرت مساحة من الريف تتبعها أو تخدمها tributary or service area ، اشرنا اليها دون تحديد باقليم المدينة city region . وهو منطقةنفوذ المدينة أو مجال المدينة urban field كما عند سميلز ٠ واذا كان تعبير اقاليم المدينة واضحا فى أداء هذا المعنى ، فان له عيبا وهو انه يختلط فى الذهن بتعبير « اقاليم المدن régions urbaines » بمعنى تقسيم سطح الأرض الى اقاليم مدنية متمايزة ، ولو أن هذه المشكلة أقل وضوحا فى اللغة العربية منها فى اللغات الأجنبية ، حيث يقترح سور مثلا قصر اللفظ السابق على معنى منطقة نفوذ المدينة ، وتخصيص regions de villes لأقاليم المدن العامة ٠

ومن ناحية أخرى يستعمل البعض كلمة ظهير ـ هنترلاند ـ

كمرادف لاقليم المدينة . على أن البعض الآخر يقصر كلمة هنترلاند على اقليم الميناء . ولكن فان كليف الذى درس مشكلة اسم الهنترلاند يرى فى هذا القصر قصورا ، وأن فكرة الجبهة المائية ليست بضرورية له ويمكن أن ينصرف الى المواقع الداخلية ايضا . أما الذين يقصرون الهنترلاند على الموانى ، فيضطرون الى استخدام لفظة أخرى لاقليم المدينة الداخلية . فيطلق عليه الميكس الكلمة الالمانية الأوملاند umland (الأرض التى حول) . وقد كان هو أول جغرافى يستخدم هذه الكلمة فى الكتابة الجغرافية ، ولو أنه لم يكن أول من ابتدعها . ولكن يشعر كثير من الجغرافيين أن الاوملاند نطاق أضيق كثيرا من اقليم المدينة بالمعنى الكامل ، وأنه ليس الا الشريط الريفى المحيط مباشرة بالمدينة ، أى « ظاهر » المدينة كما فى العربية . فظاهر المدينة (اوملاند) وحدة اقل بكثير من ظهيرها (الهنترلاند) .

وأيا كان فكلمة اقليم المدينة city region أصبحت واضحة الدلالة واستقرت كمنطقة نفوذ المدينة ، كاقليم المدينة الوظيفى . وينبغى لنا الآن مزيد من التفصيل فى عناصر أربعة فى تركيبه : طبيعته ، شكله ، حدوده ، أقسامه .

طبيعة الاقليم

اقليم المدينة مركب يتالف من عدة طبقات متراصة فوق _ أو داخل _ بعضها البعض . كل طبقة تمثل خدمة أو نشاطا أو علاقة مما يتصل بين المدينة وريفها . وليس من الضرورى _ أو الممكن _ أن تتفق حدود كل طبقة مع الأخرى ، بل هناك تفاوت كبير فى الامتداد والاتجاه . فمن حيث الامتداد ، رأينا أن ابعدها مدى هى حركة انتشار الصحف المحلية خاصة اليومية ، وأقل منها قليلا تجارة الجملة ، وربما أتت الخدمات الادارية والثقافية بعد

ذلك ، أما نطاق سوق الحيوان وسوق التجزئة فأقل بكثير ويمثل عادة أصغر امتداد ٠

أما من حيث الاتجاه فليس ضروريا أن تتواقع هذه الطبقات أو أن تتفق محاورها dissymétrie ٠ فمثلا حدود نطاق توزيع الصحافة وتجارة الجملة حول أورياك تجنح كلية نحو المغرب والجنوب الغربى حتى تصل الى الجيروند واللوت والتارن ، بينما هى ضيقة مختنقة نحو الشمال والشرق ٠ هذا بينما الخدمات الأخرى أقرب الى الانتظام ٠ ولا ننتظر أن منطقة خدمة المدرسة الثانوية تتفق تماما مع منطقة خدمة المستشفى أو منطقة التجزئة ٠

ومعنى ذلك أن منطقة نفوذ كل خدمة أو سلعة ينبغى أن تحقق وتحدد على حدة ٠ والمجموع العام لها هو اقليم المدينة ، نحصل عليه بان نأخذ المتوسط العام « لهذه الآفاق المتفاوتة وذلك بالتقريب على الورق الشفاف ٠ أى أن اقليم المدينة لا يحدد بصرامة ، وفيه لابد قدر من العشوائية ٠ ومع ذلك فمن الحقيقة أن حدود هذه الآفاق المختلفة كثيرا ما تتفق فى الواقع ٠ والسبب فى هذا قد يكون ببساطة ترابط بعض خدمات أو سلع معينة كترابط الشراء والتسوق والترفيه والاستشارات الطبية أو القضائية ، فيقوم بها المرء مرة واحدة فى رحلة واحدة ٠ ومع ذلك فهناك وظائف اقل ترابطا كالتعليم والشراء ولكنها تبدى كثيرا من الاتفاق فى حدود نفوذها ، وهنا يرجع السبب الى اشتراكهما فى أسس عامة من المواصلات وظروف التنافس بين المدن المتجاورة ٠ وبالمثل يجد ريلى Reilly فى دراسة عن تكساس أن توزيع الصحف من المدن يميل الى التناقص بنفس معدل تناقص تجارة التجزئة ٠

هذا واخيرا قد يقع اقليم مدينة « أولى » برمته فى منطقة نفوذ ، فى

ظل اقليم مدينة أخرى أعظم ، أى فى اقليمها « الثانوى » • وربمـــا تكون هذه بدورها فى ظل الاقليم الثانوى لمدينة أعظم وأعظم ، وهكذا • فاقليم المدينة لا يشمل بالضرورة ريفا فقط وانمــا مجموعة من المـــدن الأصغر على مختلف المستويات ، فيها تبدو المدينة الكبرى « كمملكة بين المدن » •

الشـــــكل

أما شكلا فاقليم المدينة عند تينن دائرى نظـريا ، ولكنه يتحـــول الى سداسى عند كريستالر ـ أيضا نظريا • على أنه فى الواقع يبتعد كثيـــرا عن ذلك بتأثير التضاريس والمواصلات وتداخل أقاليم المدن المتجاورة • فالعقبات الطبيعية يمكنها أن تعزل وتبعد مناطق تقع قريبا من المدينة نسبيا • فالأودية والجبال تشكله تطويلا أو تعريضا • مثلا فى كاليفورنيــا الطوليــة (١٢٥٠ ميلا) تتفلطح أقاليم أسواق المدن على المحور الطولى وتتبعج على العرضى ، ولو كانت الولاية أكثر عرضا لتقلص السوق من الشمال والجنوب • بالمثل فى فلوريدا : فمدينة اتلانتــا عاصمة جورجيا هى مدينة السوق لفلوريدا ، ولهذا يأخذ اقليمها شكلا مستطيلا •

أما شرايين المواصلات فغالبا ما تمد نفوذ المدينــــة على طولهـــا الى أبعاد خاصة ، كأشرطة ضـيقة فى حالة الطـرق ، أو كبقع منفصلة حـــول المحطات فى حالة السكك الحديدية • وصـــورة السكك الحديدية حول المدينـة أقرب عادة الى شكل تروس العجلة منها الى الشبكة بمعنى الكلمة • وكثيـــرا ما يكون وجود كوبرى أو عدمه سببا فى توسيع أو كبت نطاق نفوذ المدينــــة فى هذا الاتجاه أو ذاك • مثال ذلك : عدم وفرة الكبارى على نهر التيز جعل اقليم مدينة مدلزبره يقع جنوب النهر ، بينما مناطق قريبة جدا من المدينة لا تدخل فيه لأنها على الضفة الأخرى •

أما تداخـــل أقاليم المدن المختلفة ، فان الصراع بين المدن المتجـــاورة

يعيد تشكيل حدود أقاليمها • فمثلا كـــان لسانت لويس اقليم متروبوليتـــانى واسع ، ثم تضـاءل بعـد أن اقتطعت أجزاء منــه بظهور مدن جـديدة مثـل شيكاغو وكانساس سيتى • كـذلك قد يشـطر اقليم المدينة الواحـــدة الى اقليمين منفصلين • وقـد ميز فان كليف بالفعـل بين نوعين من الظهيـــر : المتصل والمنقطع discontinuous • فالمنقطع يوجد حيث يكون لاقليم عـــلاقة وثيقة بمدينة ولكن يعترضه قطاع ليس له اهتمام بتلك المدينة • مثلا كولمبس ، أوهايو ، هى فى الظهير المنقطع لمدينة نيويورك • كذلك مدن شرق الولايات المتحدة لها سوق فى كاليفورنيا بفضل قناة بنما ، ولكنها مطرودة من الغرب الأوسط باقاليم مدنه المباشرة • فاقليم المدينة هنا ممزق مشطور قاريا • وهكذا نرى أن العوامل الجغرافية تؤثر فى شكل الاقليم المتروبوليتانى ولو أنه أساسا ظاهرة حضارية •

حـــدود الاقليم

اما عن حـدود اقليم المدينة وابعاده فمتفاوتة جدا بحسب أهمية المدينة ، وطبيعة المنطقة وتطور المواصـلات • فمع التحفظات الخاصة بالحجم ، كلما كبرت المدينة كلما كان نطاق نفوذها اكبر بوجه عام • وهيراركية اقدار المـدن تقابلها الى حد كبير هيراركية فى أحجام اقاليمها الوظيفية • فمثلا فى أكثر من معنى قد يمكن أن نعد فرنسا برمتها ضاحية لباريس !

«.. de certains points de vue, toute la France peut apparaitre un peu comme la banlieue de Paris».

اما طبيعة المنطقة فالتضاريس وكثافة السكان قـــد تفرض على اقليم المدينـــة اتساعا خاصا • فمثلا بصورة عامة تمتـاز المـدن فى فرنسـا وغرب أوربا باقاليم أضيق منها فى امريكا لاختلاف المقيـاس القارى وتاريخ العمران بينهمـــا • وفى داخـــل الولايات المتحـــدة نفسهـــا نجـــد اقاليم المدن

الشرقية أضيق مساحة من الغربية رغم ضآلة المراكز المغربية النسبية ولكنها تخدم عددا أكبر من السكان ، والسبب هو تكديس المدن فى الشرق وتخلخلها وتباعدها فى المغرب مما يملى عليها أن تخدم مناطق فسيحة جدا وان يكن بكفاءة منقوصة • خذ دنفر مثلا : فهى تتبعها منطقة واسعة جدا لأنها واحدة من قلة معدودة من المدن فى الغرب • أو قارن سولت ليك سيتى المماثلة بأى مدينة فى بريطانيا : فيقدر تشونسى هاريس مساحة اقليم هذه المدينة بنحو ١٨٥ ألف ميل فى يوتاه وجنوب ايداهو وشرق نيفادا وجنوب غرب ويومنج ويضم من السكان ٨٩٠ ألفا فقط ، بينما مساحة انجلترا كلها ٥١ ألف ميل٢ وسكانها ٤٠ مليونا • وغالبا ما تمتاز اقاليم المدن المكدسة بالتداخل ، أى يصبح أمام سكان الريف المتنازع عليه أكثر من مجال للتوجه ، بينما بين أقاليم المدن المتساحة جدا توجد مناطق فراغ لا تجد خدمة من هذه المدينة أو تلك •

أما عن المواصلات فهى العامل الحاسم فى تحديد مدى اشعاع المدينة rayon de service • وللمواصلات جانبان ، الوقت والتكاليف ، والأول أهم فى حركة الأشخاص ، والثانية فى حركة البضائع الثقيلة خاصة المواد الأولية • وعنصر الوقت أهم عامة لأنه الذى يضبط الحركة اليومية بين المدينة وريفها : الانتقالات الى المدينة للتسويق والشراء والعمل اليومى والتردد على الجامعة او المدرسة وعلى الملاهى ، وانتشار الصحف ، وزيارة الاطباء ••• الخ • والمهم فى كل هذا ليست مواصلات المسافات البعيدة ولكن مسافات المدى القصير التى تخدم المدينة وريفها فعلا •

...

ولهذا فلكى نحدد مدى نفوذ المدينة فى تاريخ معين ، ينبغى أن نرسم لها خريطة لخطوط الأزمان المتساوية isochrones ، أى النقط التى يمكن الوصول اليها من المدينة فى زمن معلوم ، وهذه هى الطريقة التى

ابتدعها وطورها تابو . وقد تطورت خريطة الأيسوكرون مع تطور وسائل النقل . ففى عصر الخيل والعربات كانت خطوط الأزمان المتساوية ترسم حول المدن دوائر حلقية تقريبا ، اذ كانت الحركة موزعة فى كل الاتجاهات بنفس الكفاءة ـ أو البطء ـ الا حيث تعترض عقبات ارضية او مائية . ولم يكن يشذ الا الطرق الكبرى ـ طرق البريد ـ المخصصة للاتصالات بين المدن وبعضها البعض ، ومن ثم كانت قليلة الأهمية فى تحديد المدى الاقليمى . ومع القطار انقلبت الصورة تماما : فقد التوت خطوط الأزمان المتساوية على شكل أطراف الأخطبوط على طول الخطوط نفسها ، ثم تتحلل فى كل اتجاه الى مجموعة أصغر وأصغر من الدوائر حول المحطات . وكل دائرة تمثل الرحلة بالسكة الحديدية الى المحطة ، مضافا اليها الرحلة على الأقدام أو بالعربة ابتداء من المحطة . أما السيارة فقد أعادت خطوط الأزمان المتساوية الى شكلها القديم الشبه دائرى ، فبفضل تعدد شبكة الطرق يمكن السير فى اتجاهات لم يكن يصلها القطار ، وهكذا عاد الوقت المطلوب مرة أخرى وظيفة للمسافة ـ على الأقل فى البلاد القديمة حيث شبكة الطرق كثيفة بما فيه الكفاية .

وهكذا تصبح خريطة الأيسوكرون وثيقة اقليمية هامة حتى صارت اداة أساسية فى التخطيط الاقليمى . وطريقة انشائها تكون بالاستعانة بجدول مواعيد الخطوط الحديدية والسيارات التى تخدم المسافات القصيرة ، فنحدد نقط الوقوف على بعد نصف ساعة ، وساعة ، وساعتين ... الخ . من المدينة ونرسم مناطق حول نقط الوقوف هذه تحدد الزمن اللازم للوصول اليها بحساب سرعة ٤ كم فى الساعة للراجل ، ١٢ كم لراكب الدراجة . ولكن الحصول على المعلومات اللازمة لخريطة الايسوكرون ليس سهلا دائما . ولهذا قد تستعين بخرائط لخطوط الاتصال المتساوية أو أجور الرحلات المتساوية lignes d'égales facilité d'acces, de prix de trajets egaux

وذلك بربط أزمان الرحلة مع عـدد القطارات أو السيارات الخارج من المدينـة الى اقليمها · ويمكن توضيح أهمية الحركة بخطوط مختلفة السمك·أما الخطوط الطوالى » فلا قيمة اقليمية لها ·



شكل ٣٣ ـ خطوط الأيسوكرون حول ديجون (عن شابو)

اقسام اقليم المدينة

لا يمتد نفوذ المدينة على اقليمها كما حددنا حـدوده بصورة متجانسة ثم ينتهى فجاة عند تلك الحدود · بل اهم حقيقة رأيناها فى تركيبه هى تناقص هذا النفوذ وتقلصه كلما بعدنا عن المدينة · ونفوذ المدينة غالبـا طاغ على الريف المباشر ثم يقل بالبعد · والواقع أنه حول كل مدينة معقـولة الحجم ، منطقة داخلية لا منافس لسيادة المدينة عليها ولا بديل لسكانها عنهـا ، ثم حولها ـ بانقطاع فجائى نوعا ـ منطقة خارجية يقل فيهـا نفوذ المدينة ويتطلع سكانها اليها والى غيرها على السواء من أجل خدماتهم المركزية · وفى المدن الصغرى قد لا يوجـد نطاق السيادة الداخلى اطلاقا ، وتشـعر المدينـة

بمنافسة المدن الأخرى فى جميع أجزاء اقليمها الريفى حتى ابوابها نفسها ، ولكن الغالب هو أن الصفة الأساسية فى اقليم المدينة هى الانحدار gradient .

لهذا يقع اقليم المدينة فى عدة اقسام أو نطاقات ـ اقاليم الاقليم ان شئت ـ متمايزة بدرجة أو بأخرى · ولكن كلا من هذه الأقاليم الدائرية ينقسم ايضا الى قطاعات مختلفة · ولهذا يمكن أن نميز بين التقسيم الحلقى وتقسيم القطاعات ·

١ ـ التقسيم الحلقى : هنا كان تقسيم شابو من أول وأنجح المحاولات ، وليست التقسيمات الأخرى الا تعديلا له ، ولكنها تختلف فى تحديد أين تنتهى المدينة بالمعنى الصحيح وأين يبدأ اقليم المدينة ، كما يبين الخط الفاصل فى الجدول · وعلى العموم فالصورة نظرية ، والحدود ليست واضحة تماما وليست ثابتة ، بل هى تتوسع بنمو المدينة ، كما أنها تتفاوت فى أقطارها بحسب ضخامة المدينة ، وبحسب نوع الحضارة ، فمثلا نجد مدى رحلة أصحاب الاشتراكات فى السكة الحديدية حول المدن أوسع فى الولايات المتحدة منه فى فرنسا · وفوق هذا فبعض المدن الصغرى ليس لها هذه الاطارات تقريبا ، وهكذا ·

شابو	سور	ديكنسون
المدينة حتى الفوبورج	Agglomeration urbaine المدينة	Urban tract. المدينة
Banlieue immediate Banlieue moyenne. Grande banlieue.	Proche banlieue Moyenne banlieue	Rural-urban fringe. City settlement area. City trade area.
	Zone interne. Zone externe.	

١ ـ الضـاحية القريبـة .«Le faubourg, c'est encore la ville» ـ
ولكن بعد ذلك تمتد منطقة ليست تماما جزءا من المدينـة بالمعنى الصحيح ، اذ تنفصل عنها بأماكن فضاء وحقول • وربما اعتبرنا هذا هو الريف من عدة نواحى ، ومع ذلك فالسكان تحيـا الى حد بعيد حياة المدينـة ، فاليهـا يذهبون لأعمالهم اليومية • فساكن الضاحية « الضواحلى «banlieusard يعيش حول المدن الكبرى حياة خاصة جدا ، فيغادر منزله فى الصباح ولا يعود اليه للغداء •

والمشكلة هى تحديد الاقليم ، لأن علـى أطراف المـدن تتحول المنطقـة المبنيـة built—up area من كتلة متصلة الى شظايا وأذرع ممزقة مشتتة • والحل هو أن أساس التحديد يتحول من التماسك والاستمرار الى الوظيفـة والاتصـال accessibility • ويمكن الاستعانة بدلالة كثافة السكان فى التحديد، ولو أنها لا تصلح كأساس كامل • فالمساحة البريطانية تتخذ ٦٤٠٠ نسـمة فى الميل٢ ، كحدود الرقع المدنية ، وكان جيفرسون قد اقترح للمدن الأمريكية ١٠ر٠٠٠ ، وفى باريس اتخـذ كلوزييه Clozier رقم ٢٥٠ فى الميـل٢ كالحد النهائى لنفوذ المدينة ضد الريف ، ١٢٥٠ كحـد الرقعـة المدنيـة الملمومة • والدراسات الألمانية تشير الى أن الكثافة فى المناطق المدنية الحقة فى ضواحى المدن Vororte نحو ٢٥٠٠ فى الميـل٢ ، وأن كثـافة ٢٥٠ هى الحد الخارجى ضد الريف • وقد يمكن تحديد هذا النطاق بصـفة عامة بأنه يمتد ما بين الضواحى المتصلة والضواحى المنفصلة من المنطقة المبنية •

والملامح الوظيفية للنطاق واضحة • ففيه لا توجد محلات أو مخـازن كبرى ، لأن من السهل الشراء من المدينة لشدة قربها ، ولأننـا أصلا ننتقـل اليها يوميا • وهذه الضاحية تمتـد باستمرار الى آفاق أبعـد ، فهى طلائع المدينة فى زحفها • وكثيرا ما تبنى مبانيها بناء مؤقتا بسيطا ـ ثم لا تلبث أن

تزال وتحل محلها مبان حقه دائمة مع تقدم المدينة · ومن الناحية الديموغرافية ، تتبع الضاحية القريبة حركة سكان المدينة ، فتتزايد بالهجرة ، بينما الريف المجاور يقفر باطراد · والجيوب الريفية التى تتبقى فى تضاعيف الضاحية القريبة تمثل ريفا متأثرا قويا بالمدينة ، فتسوده زراعات الخضر والفواكه والزهور ، ويعطى الحقل محله للحديقة ، والمزرعة للفيلا · حتى التربة الأولية تتحول : « تصنع » التربة صنعا بواسطة المخصبات المستمدة من المدينة · وهكذا فان ظروف الحياة اصطناعية بالنسبة للمزروعات كما هى بالنسبة للسكان ·

ب ـ الضاحية الوسطى ، أو منطقة سكنى المدينة · بعد الضاحية القريبة تبدأ منطقة لا تعد جزءا من المدينة ، ولكنها تعتمد عليها اعتمادا مباشرا · وهى تمتد بقدر ما تسمح وسائل المواصلات · وتعد رحلة ساعة الحد الرئيسى للسفر اليومى لعمال المدينة ، وتقع ضواحى النوم dormitory على الخطوط الحديدية الرئيسية خارج المدن الكبرى فى حدود ٢٠ ميلا · والرحلة الى المدينة ليست يومية ، ولكنها على فترات منتظمة ، يذهب فيها السكان لقضاء حاجاتهم الأكثر أهمية ويرتبون مواعيدهم بحيث يمكنهم قضاء اليوم كله فى المدينة · وتقوم بيوت المدينة الكبيرة بالتوزيع اليومى فى هذه المنطقة ، وتنافس بذلك محلاتها المحلية الصغيرة منافسة شديدة ·

ولكن هذه المنطقة ليست مجرد منطقة سكنى صناعية وسكنية ، بل هى تمد المدينة بالالبان والخضروات · وهى أيضا مجال نزهة سكان المدينة فى نهاية الاسبوع لقربها ، وتنتعش فنادقها ومطاعمها بهم فى الصيف خاصة · وأحيانا يطرد « السياح » الزراع كما فى نيوانجلند حيث تتحول المزارع باطراد الى نزل للضيافة · والمنطقة كلها هى بحق « منطقة الجوار

«zone de voisinage» كما يسميها شابو · وينفرد سور بأن يجعل اقليم المدينة يبدأ بهذا النطاق ، أما ما سبقه فجزء من المدينة ، فهنا يبدأ المسكن الريفى وينتهى المسكن المدنى ·

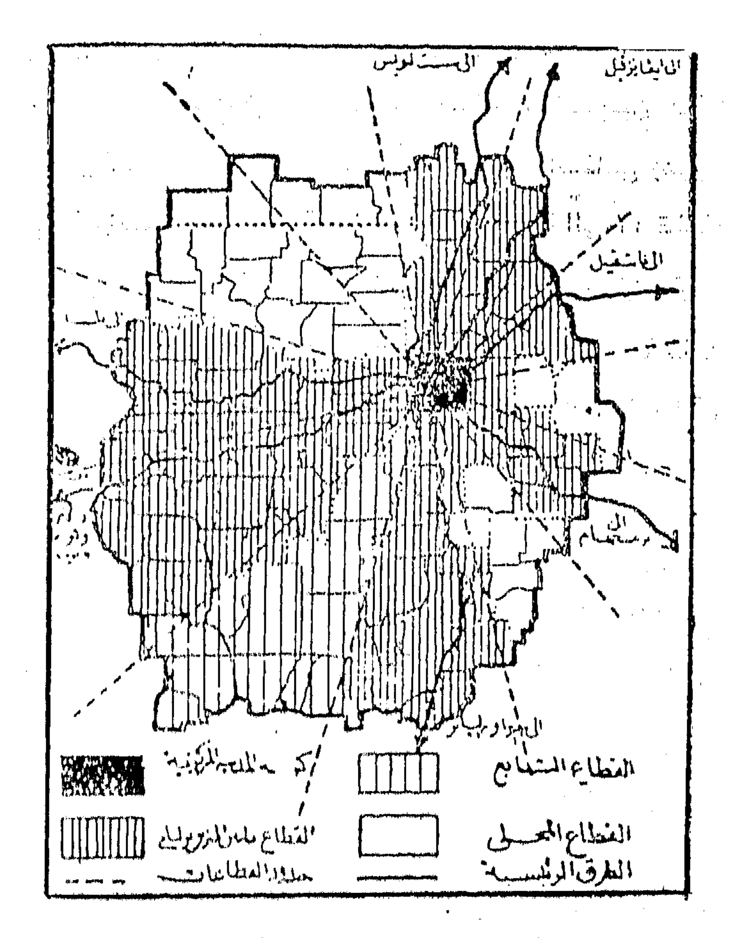
جـ - الضاحية البعيدة ، أو منطقة حركة أو تجارة المدينة · هنا تضعف قوة المدينة كثيرا ، وهى منطقة واسعة ، والحركة من والى المدينة طارئة ، فى الحالات الهامة الخطرة كالاستشارة الطبية مثلا · أما الجزء الأكبر من الحركة والانتقال هنا فيتجه الى المدن المحلية الصغرى التى تأخذ بوضوح فى الظهور · وفيما عدا الطرق الرئيسية ، لا تظهر الحركة على خريطة الطرق الا بعد أن تتجمع خيوطها قرب المدينة نفسها · والحدود الخارجية لمنطقة الحركة هذه ليست واضحة ، ولكنها تمتد على مدى سهولة المواصلات بالنسبة لوجود مدن رئيسية مماثلة تقدم نفس الخدمات · والمدينة نفسها هى مركز الأعمال ، ومجال الفرص · منها تاتى الصحف ، واليها يهاجر الشبان احيانا ، وفيها تعمل الفتيات كخادمات ، والشبان كعمال ، وهى مجال نشاط مندوبى موردى الجملة من المدينة · « فالمدينة ليست غائبة البتة ، ولكنها تظل بعيدة » ، ولذا فالاتصال ليس يوميا ولا هو مباشر ·

لهذا كان من ابرز ملامح هذا النطاق ظهور المدن المحلية التى تلعب فى الواقع دور نقط التتابع والمدن التوابع satellite للمدينة فى اقليمها ، ولو أن كلمة المدن التوابع غامضة لأنها تطلق على نويات تبلور أطراف المنطقة المبنية فى الضواحى · على العموم هنا تظهر المدن المحلية كمراكز اقليمية من الدرجة الثانية أو الثالثة ·· هذا واذا كان اسم الضاحية البعيدة يطلق احيانا على هذا النطاق ، فان سور ينتقده على انه قد يوحى بانتماء الى المدينة اكثر منه الى اقليم المدينة ·

٢ - تقسيم القطاعات · واذا كان التقسيم السابق حلقيا أو « افقيا » ،

فقد قسم بوج اقليم المدينة تقسيما آخر « رأسيا » على شكل قطاعات sectors • والواقع أننا سنجد أن هذين التقسيمين هما امتداد اقليمى وتكبير للتقسيم الحلقى (برجس) والتقسيم القطاعى (هويت) لداخل المدينة على الترتيب • فعلى اساس تقسيم اقليم المدينة الى ١٢ قطاعا تمتد من المدينة الى هوامش الاقليم ، أمكن لبوج أن يمين ٣ أنواع رئيسية من القطاعات : intermetropolitan وهى التى تختطها الطرق والمواصلات الرئيسية واصلة بين المدن المركزية ؛ subdominant وهى التى تشمل مدنا كبيرة نسبيا (+ ٢٥ ألفا) تقع قريبا من المدينة المركزية (+ ١٠ أميال)؛ locai وهى ما يتبقى من مساحة اقليم المدينة •

وقد وجد بوج أن كثافة السكان سواء سكان المدن أو الريف غير الزراعيين أو الزراعيين أعلى ما تكون فى النوعين الأولين من القطاعات ، بينما انفردت القطاعات « المحلية » بأقل الكثافات • كذلك وجد أن مؤسسات تجارة الجملة تتركز غالبيتها فى القطاعات « ما بين المتروبوليتانية » قرب طرق المواصلات الرئيسية ، ثم تليها القطاعات « التابعة » • ولكن وجد أن الصناعة أكثر تركيزا فى القطاعات التابعة منها فى القطاعات بين المتروبوليتانية ، ربما لأن عوامل جغرافية مختلفة تتغلب على اعتبارات المواصلات والنقل فى توقيعها • وأخيرا وجد أن نشاط التجزئة بواقع الفرد من المبيعات أكبر فى القطاعات ما بين المتروبوليتانية منه فى القطاعات التابعة ، وفى هذه منها فى القطاعات المحلية ، وأن نمط الخدمات العامة يتبع نمط تجارة التجزئة •



شكل ٣٤ ـ اقليم مدينة ممفيس المتروبوليتانى (عن بوج)

رابعا ـ اقليم المدينة فى الجغرافيا

اصبح لاقليم المدينة اهمية كبيرة فى الدراسة الجغرافية ٠ وبه تقترب جغرافية المدن اقترابا شديدا من الجغرافيا الاقليمية ٠ والواقع ان اقليم المدينة نوع جديد من الاقاليم يضاف الى ما نعرف فى الجغرافيا من اقاليم ٠ ولكنه يختلف عن الاقليم التضاريسى أو المناخى فى انه اقليم وظيفى لا تركيبى ـ اقليم « منظم organised» من صنع الانسان ، كما يختلف عنهما فى انه ليس ثابتا بل يتغير على العصور وبحسب المواصلات ٠ وهو بهذا اقرب الى الاقليم الاقتصادى الذى يتحدد بالانتاج والتوزيع والحركة ٠ بل ان

اقليم المدينة يقترب خاصة من الاقاليم الاقتصادى حتى ليلزم أن ندرس بالضبط العلاقة بينهما · فكما يوضح لى لانو ، ليست الأقاليم الاقتصادية أحيانا الا تكبيرا وتوسيعا لاقليم المدينة ، والمثل الواضح ليون ، فهى تشمل مجالات نفوذ عدة مدن أخرى محيطة ومناطق ريفية تمتد من الألب الى الهضبة الوسطى · فاقاليم المدن قد تخلق الأقاليم الاقتصادية · ولكن الغالب أن أقاليم المدن هى التى تنبثق من الأقاليم الاقتصادية ، وتكون جزءا منها ·

وقد احتفل كثير من الجغرافيين باقليم المدينة · ورأى البعض أن اقليم المدينة يبدو اليوم أكثر أشكال التقسيمات الجغرافية منطقية وتعقلا · فلا الظاهرات والتراكيب الجيولوجية ، ولا البقايا التاريخية ، بل وحتى العلاقات الزراعية أو الصناعية ، لا تعطى كائنات عضوية متماسكة واقعية كاقليم المدينة · وعلى هذا الأساس أخذوا يقسمون بلادهم الى أقاليم مدن مرتكزة على بؤرات تكاملها وهى العواصم الاقليمية الكبرى ·

ولا شك أن هناك شيئا جذابا فى فكرة اقليم مرتبط بمدينته العاصمة · والفكرة قيمة ومنطقية · ولكن ينتقد البعض المغالاة فيها · فأولا هى تحمل معها بذور خطأ كبير ، فليس اقليم المدينة « كائنا عضويا » يخضع للقوانين البيولوجية ، ولا المدينة « مركز تبلور » كما تعنى الاستعارة · لكن الخطر الأكبر اذا ادعت الحركة انها تقدم الحل لمشكلة الاقليم الجغرافى ، فهى ليست « نجدة السماء » للجغرافيا الاقليمية · فان الاكتفاء بتقسيم البلد الى أقاليم مدن سواء للوصف الجغرافى أو للدراسة التخطيطية يكون أمرا ساذجا غير متزن يجب أن يحذره من « أسكرتهم خمرة الاقليمية الجديدة » ·

فمن الناحية العملية لازالت عملية التكامل المدنى جديدة ولم تتم بعد فى أى مكان · وحتى اذا حاولناها فلن تكون التقسيمات الناتجة محددة واضحة الحدود ، كما أن الاقاليم مختلفة جدا فى طبيعتها وحجمها وعدد

سكانها ، ثم انهـا لن تغطى كل المساحة المعطاة بل ستترك مناطق وفجوات بينيـة ، مناطق فضـلات relict " وفى الجزء الأكبر من العالم كقـلب أمريكا الجنوبية وافريقيا لن يمكن التقسيم الى أقـاليم مدن على الاطلاق ، أى لـن يمـكننا أن ننظم كل سـطح الأرض فى أقـاليم مـدن تميزها بـؤرات متروبوليتانية حقة على أساس موحد ٠

فالخلاصة اذن أن أقـاليم المدن لا تغنى عن بقية أنواع الأقاليم الجغرافية من طبيعية ومورفولوجيـه واقـاليم تـربة ونبـات ٠٠٠ الخ ، لا سـيما اذا كان البـاحث من مدرسة اللاندسكيب ، فلن يجد اقليم المدينة مرئيـا أو ملموسا فى منطقته كتلك الأقـاليم الأخرى ٠ فالطـريق الاقليمى ليس طريقـا واحدا : هناك أقاليم متنـوعة كالصناعية والطبيعية والاداريـة ٠٠ الخ ، سنحتاج فى دراسة اقليم المدينة الى الاقاليم الأخرى : فاقليم المدينة قـد يشـمل رقعا متباينة من التكوينات الجيولوجيـة والتضـاريسية والنباتية أو التربة ٠٠٠ الخ ، وكل عنصر مـن هذه العناصر يمكن أن يسـاهم فى تجميـع وضم الاقليم حـول المدينة ٠

الفصل الحادى عشر

الاقليمية والمدن

ماهية الاقليمية وتطورها

أصول الاقليمية

١ ــ الدول الحديثة والأقاليم · لقد تكونت الدولة الوطنية الحديثة فى الغالب من توحيد عدة أقاليم ومقاطعات شتى فى القرون الأخيرة · وكان كل من هذه الأقاليم يمثل الى حد كبير وحدة طبيعية جغرافية حقيقية ، يشعر اهلها بانها اقليم له شخصية تاريخية مستقلة ، ويشعرون نحوه بولاء محلى متوطن قديم · كما كان هذا الاقليم ــ المقاطعة يمتاز بشخصية حضارية متميزة تبدو فى طابعه المحلى وفى لهجته وربما فى مثله الأدبية والفوكلورية · والى جانب هذا كان يؤلف وحدة اقتصادية يسودها قدر معين من الكفاية الذاتية · وكان طبيعيا أن يتوج هذا الاستقلال فى نواحى الحياة المادية وفى الأفكار والمثل باستقلال فى الكيان السياسى · وهكذا كانت كل مقاطعة تمثل وحدة سياسية مستقلة · وقد كان السبب فى وضوح هذه الشخصيات المحلية وتبلورها اقليميا هو تاخر المواصلات التى حدت من مدى الحركة والاتصالات والاحتكاكات البشرية حتى سادت حياة العزلة المحلية فجمدت الانماط المحلية فى توطن endemism وتقوقع حضارى على قوالب متنافرة ·

ولكن مع تطور المواصلات واتساع مدى ونفس الحركة البشرية بدأ الاتصال يحل محل العزلة ، وامكن للمقاطعات والأقاليم الأقوى أن

توسع نطاق ضغطها على المقاطعات الأخرى وتضمها ، حتى اكتملت كل المقاطعات الاقارب فى الدولة الوطنية الحديثة • ومع الاحتكاك والاتصال كانت الطوابع المحلية والملامح المتوطنة قد بدأت تذوب وتتخلط بالتدريج ، كما كان الاستقلال السياسى قد انتهى •

ولكن هم الدولة الحديثة الأكبر بعد التوحيد ، كان تدعيم الوحدة الجديدة ، وصهر الوحدات المتباينة والقوالب المتنافرة القديمة فى كل متجانس • وكانت الوسيلة هى تشديد قبضتها من عاصمتها القومية الجديدة التى هى غالبا عاصمة المقاطعة الكبرى التى قامت بالتوحيد وبمحاولة التحديد من هذه الطوابع والفروق الاقليمية وكبتها • من هنا كان طبيعيا اتجاه الدولة الحديثة الى التنميط standardisation والتجانس • وكان معنى هذا التنميط فى الحقيقة هو فرض نمط اقليم مقاطعة العاصمة الجديدة على كل المقاطعات الاخرى •

وتتمثل هذه المحاولة باقوى صورها فى فرنسا منذ ريشيليو حيث بدأت المركزية الادارية طاغية جدا ، الى ان جاءت الثورة وحاولت المزيد من المركزية فألغت الأقسام الادارية القديمة التى كانت هى الوحدات الطبيعية القديمة التاريخية ومزقتها الى وحدات جديدة اصطناعية بقصد وأد روح الانفصالية والحد من حالات الولاء الاقليمى القديمة • وما حدث فى فرنسا تكرر بدرجة أو بأخرى فى غيرها من الدول الحديثة •

هكذا اذن بدأت الدولة اتجاه المركزية العنيفة فى الادارة والحكم والنفوذ ، فجمعت السلطات كلها فى نقطة واحدة هى العاصمة بعد أن سلبتها من مواطنها المتعددة السابقة فى عواصم المقاطعات الاقليمية • ولكى تحقق الدولة مركزيتها الشديدة ، اخذت تركز شبكة المواصلات والنقل حتى تتجمع فى العاصمة وتتشعع منها • فاخذت هذه بطبيعة

الحال تجذب اليها عناصر السكان الاقليمية وتساعد على نزح وصرف الثروات والمواهب من الاقاليم وصبها فى العاصمة • وهكذا أخذت الدولة تكتل وتكدس الثروة المادية والتراث الحضارى والخدمات العامة فى العاصمة لتجعلها من القوة بحيث ترقى فوق مستوى أطماع المقاطعات الانفصالية •

ومن ناحية أخرى عمل المولون والرأسماليون الجدد فى نفس الاتجاه ـ الاتجاه الى تركيز النفوذ الاقتصادى فى العاصمة الوطنية • وبدعوى مصلحة الصناعة القومية استغل هؤلاء الاحتكاريون من أصحاب الأعمال هذا التركيز لتوسيع نطاق انتاجهم وتسويقهم ليشمل الدولة كلها وليقضوا على منافسة الصناعات المحلية فى الأقاليم ويرثوها • كذلك أخذت الحكومة المركزية تعمل بكل الوسائل والتشريعات على توحيد وتجنيس النمط الحضارى والثقافى فى الدولة ، بعدم تشجيع التعليم باللهجات المحلية وتحقير الفنون والآداب المحلية والاستخفاف بالعادات والتقاليد الشعبية والمثل المحلية التى تؤكد شخصية مستقلة للاقاليم •

وقد اتت وسائل المواصلات المكانية واللامكانية الحديثة لتعمل فى صف الحكومة نحو التنميط • فقد أخذت شدة الاتصالات وتواتر الحركة بين جميع أجزاء الدولة تمحو كثيرا من الخصائص الاقليمية القديمة وتذيبها ، وأغرقت وسائل الاعلان والاذاعة الحضارات المحلية الفوكلورية وفرضت عليها مركبا جديدا متجانسا • وهكذا أصبح المطلوب هو تحويل الدولة الى « ضاحية ضخمة للعاصمة » ـ أو يكاد • فأخذت الاقاليم تقفز فى ثرواتها البشرية والاقتصادية وتهجر وتهمل مصالحها وتنخفض فى مستوياتها وتعانى من نقص خطير فى الخدمات والمرافق والمحصلة الحضارية ، كما تحطمت حضاراتها المتوطنة القديمة وذبلت •

«There is much substance in the charge that most of the fruits of civilization are being hoarded away from the rural dwellers.»

وسنلاحظ أن فترة نمو الدولة الوطنية الحديثة هى فترة ظهور العاصمة ظهورا طاغيا على ما عداها من المدن فى الحجم والسكان ، وهو تضخم لعبت فيه الهجرة من الاقاليم الدور الاكبر • وهكذا حققت الدولة الموحدة الحديثة هدفها من تدعيم الوحدة واخضاع المقاطعات الاقليمية الى الأبد ودمجها فى جسم الدولة المتجانس • ولكن كان هذا على حساب حياة الأقاليم ، فكان مجد العاصمة ورخاؤها هو افقار الاقاليم • وأحيانا يبدو الانتقال من العاصمة الى الأقاليم المجاورة مباشرة كالانتقال من قارة الى قارة لفداحة الانحدار الحضارى بينهما •••

٢ ـ مراحل الاقليمية • وقد ترتب على هذا الوضع غير المتزن رد فعل شديد فى الاقاليم • فعم الاستياء من الغاء شخصية وكيان الأقاليم ازاء العاصمة • وظهر اتجاه قوى الى تاكيد وجودها فى وجه تنميط العاصمة ومركزيتها الطاغية • وبدأ شعور اقليمى بالذات ووعى اقليمى regional consciousness ينمو • وكان هدف هذا الوعى الاقليمى أن يؤكد قيمة الأقاليم فى الدولة ، لا كذيل فى جسم الدولة ولكن كعضو حيوى • وكان هذا مولد حركة « اقليمية regionalism » كاحتجاج على طغيان وتنميط العاصمة •

ولم تبدأ الاقليمية كمبدأ كامل ، ولكن تطورت على مراحل • فكانت المرحلة الأولى هى « الاقليمية الحضارية cultural regionalism » . فكان أول من بدأها ونبه الأذهان اليها هم الأدباء والشعراء والقصاص ، الذين كانوا سباقين الى اعلاء القيم الاقليمية فى صورة محاولة المحافظة على اللهجات والآداب المحلية وتشجيع واحترام التراث والعادات الفوكلورية الاقليمية

والتفاخر بها وعدم الخجل منهـا • وقد كان أول مظهر للاقليمية الحضـــارية حـــركة الفيليبريجسـت Félibrigistes فى جنـوب فرنسا فى بروفانس فى منتصف القرن ١٩ كحركة أدبية عاطفية تدعو الى الاهتمـام باقليم متميز عريق الشخصية فى فرنسا • وقد كان أول خلق لكلمة « الريجيونالزم » هــو فى فرنسا ، وهو أمر طبيعى لأن سـيادة العاصمة بلغت منتهاها فى بـاريس بالذات لأسباب جغرافية وتاريخية •

ولكن الاقليمية منذ بدات كفكرة لم تقف عنـد الحـد الحضارى العاطفى ، بل سرعان ما أخذت أشكالا متعـددة • فبـدات مرحلة « الاقليمية الاقتصـادية economic regionalism » ، وهى تستهدف اعـادة الحيـاة المـادية الى الأقاليم وتدعيم مواردها واستغلالها امكانياتها محليا حتى تحقق لنفسـها التوازن والاستقلال الاقتصادى عن تبعية العاصـمة •

وكان طبيعيا بعـد هـذا ان تتطـور الحـركة الى اعلى مراحلها وهى « الاقليمية السـياسية political regionalism » ، وهى التى تسعى الى تحقيـق الحـكم الـذاتى للأقـاليم وتطالب بعمـلية ادالـة devolution فى السلطة والحكم من العاصمة المركزية الى اقاليم الدولة • وقد اخذت اقاليم الاقليمية السياسية فى حـالات صـورا خاصـة مثـل provincialism أو sectionalism فى الولايات المتحـدة حيث اتفقت الميـول الحضـارية مـع المصالح الاقتصادية والفروق الجغرافية الطبيعيـة فى التوجيه نحـو المطالبة بدرجة عالية من الحكم المحلى •

تلك درجات ثلاث من الاقليمية ، ولكنهـا جميعا لا تسـتهدف الخروج عن نطاق وكيان الدولة السياسى • فالاقليمية ليسـت حـركة انفصالية وثورية على الحكومة المركزية ، بـل هى صـور من اعادة التنظيم الاقليمى داخـل الاطـار القومى القائم • اما اذا ظهرت حـركات انفصالية تمـاما عن جسم الدولة ، فهى

ليست حركة اقليمية بالمعنى الصحيح ، بل تخرج عن نطاق ومفهوم الاقليمية - والاقليمية السياسية اذا تطرفت الى الشكل الانفصالى تصبح عودا الى دول المدن البائدة ٠

ماهية الاقليمية

١ ـ الاقليمية والنظرية السياسية ٠ الاقليمية اذن بدأت حركة ، ولكنها اشتدت فصارت ميلا ، ثم أصبحت نظرية سياسية كاملة ٠ نظرية سياسية فى توزيع الاثقال والقيم البشرية داخل الاجزاء المختلفة للدولة الواحدة ٠ فهى تمثل الجانب الجغرافى للعلم السياسى ، أو الجانب السياسى للعلم الجغرافى ، ويلتقى فيها لذلك الجغرافى والعالم السياسى على أرض مشتركة ٠ فهى على التحقيق تعد « فلسفة المكان السياسية » ، هى بجدارة « علم الشريعة الجغرافية » أو « اخلاقيات المكان ethics of space » كما قد نقول ٠ أى هى التى تحاول تحديد المبادىء السياسية التى نسترشد بها فى معاملة الرقع الجغرافية المختلفة التى تؤلف نسيج الدولة ٠

وكما يحدد جلبرت ، فان الاقليمية كموضوع فى الجغرافيا تعنى مباشرة مبادىء الجغرافيا السياسية « الداخلية » : micro-political geog ، أو ما يمكن أن يسمى « بالجغرافيا الادارية ، administrative geog» ٠ فالواقع أن التنظيم الداخلى لأجزاء الدولة بالنسبة لبعضها البعض لا يمكن أن يتم الا على ضوء مبدأ الاقليمية ٠ فالدولة تتألف عادة من أقاليم عدة مختلفة طبيعيا أو بشريا أو حضاريا أو اقتصاديا ٠٠٠ الخ ، ويندر حقا أن تتألف الدولة من اقليم واحد متجانس تماما الا اذا كانت دولة ضئيلة القدر جدا ٠ وهذه الأقاليم المتفاوته فى احجامها وتركيبها ومواردها وميولها يجب أن تكون اعضاء فعالة متكاملة فى كيان الدولة وفى الجسم السياسى ٠ ووظيفة الدولة أن تنساق بينها

وتحفظ التوازن بينها بما يضمن العدالة السياسية والمادية الكاملة • فلا يطغى اقليم على غيره أو تضحى بمصالح اقليم فى سبيل آخر ، أو يعيز اقليم عن غيره ، بل على الدولة أن تعمل على خلق شبكة من القيم والرفاهية الاقليمية المتكافئة بقدر الامكان ، وذلك بضبط وتنظيم توزيع الأوزان والأثقال الحضارية والبشرية بين أقاليم الدولة المختلفة ، وبذلك تكفل « الديمقراطية المكانية » •

ولكن ليس معنى ذلك تحقيق المساواة المادية والحضارية المطلقة بين جميع الاقاليم بصرف النظر عن مواهبها الجغرافية الاصيلة التى لا يمكن أن تتساوى مطلقا بطبيعة الحال ، فان هذا لا يكون مستحيلا فحسب ولكنه يكون خطأ فى النظرية السياسية • وانما المقصود هو ألا تترك للعوامل العارضة السطحية أو القوى المتحيزة العاطفية أو الاقتصادية السياسية أو الاندفاع التاريخى الميكانيكى أن يؤدى الى فروق مصطنعة متورمة أو امتيازات غير جديرة فى مستويات المعيشة والدخل والخدمات والتسهيلات الحضارية المادية واللامادية وذلك بين اقاليم الدولة المختلفة • فعلى الدولة أن تتدخل فى هذه الحالات لتستبعد هذه العوامل التمييزية المزيفة وتعيد التوازن بين حقيقة الأقاليم المختلفة •

وبهذا يصبح المبدأ الاقليمى الذى ستسترشد به الدولة فى تنظيم العلاقة بين اقاليمها المتباينة هو تحقيق تكافؤ الفرص للأقاليم لتحقق مواهبها الجغرانية الكامنة وامكانياتها الأصيلة مهما كانت وتنمى شخصياتها المحلية وثقافتها وحضارتها الخاصة حتى يمكن دعم الشخصيات الاقليمية وعملية بناء الاقاليم • وهكذا يتاح لكل مواطن فرد كما لمجتمعه الاقليمى نفس الفرص الحضارية ـ أو أكبر قدر ممكن من نفس الفرص الحضارية ـ وذلك بصرف النظر عن مكان وقوعه من الدولة •

هدف الاقليمية اذن هو العدالة الاقليمية · وهذه لا يمكن أن تتحقق بأن تحشد الدولة الثروات والمواهب والفرص فى نقطة أو منطقة أو أن تفرض مبادىء ومصالح هذه النقطة على بقية الاقاليم · اى أن التخطيط لا التنميط هو الأساس ـ ونضيف : التخطيط الاقليمى لا التنميط العاصمى ، لأن أكثر حالات عدم العدالة الاقليمية الصارخة شيوعا تتركز فى العاصمة دائما · فالعدالة الاقليمية اصبحت هدف الجغرافيا التطبيقية ، والتخطيط الاقليمى هو الوسيلة · وعلى هذا فان تنظيم الدولة يجب أن يكون اقليميا لا عاصميا ، والاقليمية والمتروبوليتانية هما طرفا نقيض ·

٢ ـ الاقليمية والاشتراكية · ولابد أن يكون قد اتضح الآن أن الاقليمية بكل معنى الكلمة هى « اشتراكية المكان » ، هى الترجمة المكانية الجغرافية للنظرية الاشتراكية السياسية · وليس من الصدفة أن الذى تكلم فى النظرية الاقليمية الجغرافية من علماء السياسية هم مفكرون اشتراكيون مثل كول G.D.H. Cole وممفورد وجديز وسيدنى و ب والفابيين · واذا كانت الاقليمية هى اشتراكية المكان ، فان العاصمية والتركيز ـ اللا اقليمية irregionalism كما سماها ممفورد ـ هى تماما الراسمالية والاقطاع المكانى ، الذى فيه تحتكر مساحة قليلة أو رقعة محدودة اكبر قدر من ثمرات الحضارة ومرفهاتها · وليس من الصدفة كذلك أن انطلاق المركزية العاصمية صحب فترة انفجار الراسمالية فى الدولة الحديثة · ولهذا وصفت اللا اقليمية الصارخة بانها « نظام الطبقات استلقى على الأرض » · اما طغيان العاصمة وامتصاصها لموارد الأقاليم فانه وضع يجعلها كضيعة العاصمة ، ولا يمكن الا ان يذكر بالدولة الاستعمارية بالنسبة لأجزاء امبراطوريتها ـ فقط فى داخل حدود الدولة الموحدة · أى أنه يمكن أن يعد فى جوهره استعمارا داخليا أو وطنيا ، « والامبراطورية الوطنية » ان صح القول تعد بلا شك وصمة أسوأ من الاستعمار الخارجى المعروف ·

وقد أدرك ماكيندر بوضوح أن تنظيم الدولة الداخلى ليس له الا طريقان : أما بالطبقات والمصالح فى الدولة ككل ، أى أفقيا ، وهذا هو الأساس الرأسمالى الذى لا يعنى الا الصراع الاجتماعى من ناحيـــة وتدهور الأقاليم وانحدارها من ناحية أخرى ؛ واما تنظيم الدولة بالأقاليم ، أى رأسيا ، وهذا هو الأساس الاشتراكى الذى يقطع أسباب وأسس الصراع الطبقى ويبنى أقاليم حية سليمة تأتلف فى نظام فيديرالى يمتاز بديموقراطية المكان . وكما أن الرأسمالية تطالب بترك الأمور تجرى فى أعنتها - دعه يمر «laissez—faire» - وهى السياسة العشوائية التركيزية التى أدت الى تخريب الاقاليم وتضخيم العاصمة ، نجد الاشتراكية تدعو الى تدخل الدولة والضبط الذى يؤدى الى الاقليمية والعدالة المكانية ، تدعو الى التخطيط الاقليمى .

نقد الاقليمية

١ - الاقليمية والرجعية . كيف قوبلت الاقليمية ؟ لقد نظر التركيزيون الى الدعوة الاقليمية بتخوف ، وهاجموها على أنها رجعية متعصبة وضيقة الأفق تضاد اتجاه العصر وتمثل رجعة تاريخية ونوعا من الردة السياسية يهدد كيان الدولة الموحدة . ولقد نتهم الاقليمية بالتسرع والتطرف ، ولكن الحقيقة أن الاقليمية ضرورية لأنها تؤكد اتزان الدولة عن طريق التوازن الاقليمى ، وتزيد فى اثراء كيانها عن طريق التنوع والتباين الصحى . وهى بعد لا تهدد الوحدة ، لأن التنوع الاقليمى لا يهدد كيان الدولة بل يزيد اثراءها وغناها بالمواهب والخبرات والانتاج والثقافات ، ويجدد الحياة المحلية مما يقوى الوحدة فى الحقيقة .

والاقليمية التى تعارض المركزية العنيفة لا تؤدى الى العدالة الاقليمية بالنسبة للأقاليم فحسب ، ولكنها أيضا رحمة بالعاصمة لأنها تخفف من

أعبــاء الدولة المركزية التى يشتد عليها الضغط حتى تنــوء بالعبء وتفقــد كثيرا من كفاءتها ويصبح جهازها غير اقتصادى عــاجزا عن وظيفته · وقــد شبه الوضع فى ظل المركزية الصارمة بانفجار الشرايين فى الرأس والانيميا والشلل فى الأطراف ·

«..apoplexy at the centre and paralysis at the extremities.»

أما الاقليمية فتنقل المسئولية الى حيث تنتمى والى حيث ينبغى ، وأبنــاء الاقاليم اقدر على تفهم ومعالجة مشاكل اقليمهم أكثر من الحــكومة المركزية المتباعدة المنعزلة · ويمكن بذلك للحكومة المركزية أن تتفرغ لوظائفها العــامة والخارجية دون أن ترهق بكل التفاصيل الاقليمية والمحلية · ونمو نظــام حــن الحكومة الاقليمية يخلق روحا اقليمية صحية مفيــدة ويغذى العزة لا النعــرة الاقليمية ، وهذا مبدأ مفيد جــدا فى السلم وفى الحــرب ، لأن العــدالة الاقليمية تضمن السلامة القومية وتتفق مع مبادىء الدفاع القومى حيث أنهــا تتفــادى تركيز ثروة وقوة الدولة فى نقطة واحــدة أو اقليم واحد ، اذا أصيب أو سقط فى الحرب غرقت معه الدولة برمتها · لكل هذا لا يمــكن للاقليمية أن تهــدد الوحدة القومية ·

٢ ـ الاقليمية والمستقبلية · هل هى بعد هذا لا تتفق مع اتجاه العصر ؟ يقول التركيزيون : اذا كان الاتجاه الى العاصمية الضخمة والمركزية هــو اتجاها عالميا كما نرى فى الواقع ، أفلا يكون هذا دليلا عــلى أنه اتجاه طبيعى تلقائى ؟ ألا تكون الاقليمية بذلك حــركة اصطناعية مفروضة وضــد التطور ؟ الواقع أن تطــور حركة المجتمع واطار تفــاعله المكانى قد اتجــه من الضيق الى الاتساع ، وذلك مع تطور المواصلات ووسائل النقل الى أبعاد أوسع ، مــن المحلية localism الى الاقليمية · فبعد أن كانت وحــدة المجتمع الوســيط هى المحلية الضيقة ، أصبح الاقليم الكبير هو أساس الحيــاة الحديثة ، واحتــل نفس المكانة التى كانت تحتلها المحلية فى الماضى · فهل سيطرد التطور من

الاقليم الى الدولة ؟ ان تطور المواصلات مستمر متصل . وكما أن السكة الحديدية والتليفون خلقت الاقليم بعد وفوق المحلية ، فكذلك الاختراعات الأحداث كالطيارة والراديو آخذة فى هدوء فى تنظيم الدولة كلها كوحدة مجتمعيه وظيفية ، وتحويل الأمة كلها الى مجتمع واحد . كما أن تنميط السلع مع الانتاج الضخم والمحلات المسلسلة chain-stores ذات مئات الفروع فى كل أنحاء الدولة ، والاذاعة المعدية السارية - كل هذا بدأ يخلق تجانسا بين الأقاليم ويلاشى كثيرا من الفروق بينها ويزيد التفاعل والتعامل بينها . أى أن كل الأقاليم بدأت تنصهر فى اقليم واحد اكبر هو الدولة أو الأمة . فهل بهذا تصبح الاقليمية والاقليم « موضة » قديمة قاصرة ؟ ما الذى يمنع من أن تصبح الدولة كلها اقليما واحدا ضخما يدور حول العاصمة الوطنية مع تزايد تطور وسائل الحركة والاتصال وانكماش المسافة ؟ ألا يدل تضخم ومركزية العواصم حاليا على أن هذا الاتجاه قد بدأ بالفعل ؟ .

نظريا ، يبدو هذا منطق التطور حيث أن العامل المحدد لحجم وحدات الحياة الجماعية كان قصور وسائل المواصلات ، وهو قد استبعد الآن . ولكن فى الواقع أنه وقد استبعد هذا العامل الميكانيكى ، فقد بدأ يحل محله عامل محدد جديد ، العامل البشرى العضوى ، عامل اليسر فى التعامل والحركة للانسان العادى . فان الدولة كاقليم واحد ، كضاحية شاسعة للعاصمة ، تمثل كوحدة لحياة المجتمع أبعادا أضخم بكثير من المقياس البشرى بحدوده وقصوره المادى . وستظل وحدة الحياة البشرية والتفاعل والتعامل الجماعى هى الاقليم - الا فى الدول الصغيرة المساحة جدا حيث لا شك تعيش الدولة برمتها كاقليم وحيد نواته العاصمة الوطنية . وفيما عدا هذا فسيظل أساس الحياة اقليميا ، وتنظيم الدولة اقليميا لا عاصميا . ولهذا لن تصبح الاقليمية نظرية بالية جمودية . ولن يصبح الاقليم أبدا اطارا

مبتسرا مفتعلا أو « قفصا حديديا Procrustean bed » بالنسبة لتنظيم المجتمع الحديث ٠

تطبيق الاقليمية

١ - أسس التقسيم الاقليمى ٠ هكذا اتضح أن الاقليمية ، بدل أن تكون رجعية ، هى انما « تنتمى الى المستقبل وستكون عمل الأجيال المقبلة » كما يقول ممفورد ٠ ولم يعد الأساس الاقليمى للحياة صورة أو تجريدا جغرافيا ، بل حقيقة واقعة لابد أن نحسن فهمها بالدراسة ٠ ولم يعد الاهتمام بها أكاديميا أو قاصرا على الجغرافيين والاقتصاديين والسياسيين ، بل أصبحت موضوع الساعة الذى يشغل المواطن العادى والصحفى الخ ٠ بل لقد أصبحت الاقليمية والاقليم من الكلمات المثيرة العالقة catchwords التى أسرف فى استعمالها ، كما أصبح التخطيط « حمى » ملتهبة ٠ وقد ظهر الاهتمام بتطبيق الاقليمية فى الحياة الواقعية ، سواء عن وعى أو تلقائيا spontaneous regionalism ، فى مجالات متعددة تشمل كل مظاهر الحياة القومية تقريبا ٠ وان الاهتمام الذى يوليه الجمهور العادى - غير الجغرافى - لفكرة الاقليمية لدليل تلقائى على ضرورة ماسة فى تركيب وتنظيم المجتمع الحديث ٠

فان الحركة الشديدة والتعقيد الذى يميز المجتمع الحديث كان معناه الحاجة الى تقسيم جديد لكل مظاهر الحياة القومية وأغراضها المختلفة ، كتخطيط المدن والقرى والأقاليم ، تنمية الموارد ، نظم الحكم المحلى والادارة ، جمع الاحصاءات والمعلومات ، الخدمات العامة كالصحة والاسكان والمواصلات والبريد والقوى وتوزيع الصناعة ، استغلال الأرض ، المرافق العامة والمياه والمجارى ، الأمن العام ، والرفاهية ، المالية العامة ، الخدمات القضائية والقانونية ٠٠٠ الخ ٠ وربما أمكن أن نحدد هذه المجالات فى أربع

فئات : الادارة أو الحكم المحلى ، الخدمات العامة ، الأعمال الحرة ، التخطيط الاقليمى · ففى كل هذه المجالات والأغراض لا يمكن التشريع والتنفيذ للدولة ككل واحد ، ولا بد من تقسيم الدولة الى وحدات مختلفة صالحة للتطبيق ـ لابد من عملية « أقلمة regionalisation » · وبوجه عام تعتمد أغلب هذه التقسيمات بصورة أو بأخرى على وحدات التقسيم الادارى الخاصة بالحكم المحلى · ومن هنا كان للتقسيم الادارى أهمية مضاعفة ·

ولكن التقسيم الادارى وغيره من التقسيمات الموجودة هى غالبا ارث ماض طويل انتهى · وسواء كانت هذه التقسيمات الاقليمية تتفق مع ظروف الماضى أو لا تتفق ـ والحالة الأخيرة هى الأغلب ـ فانها على أى حال لم تعد تصلح كاطارات لحقائق الحياة الحديثة وعصر السيارة واطارات الجغرافيا الاجتماعية المعاصرة · فمسافة الخلف اليوم كبيرة جدا بين الأقسام الادارية من ناحية ، والأقاليم الاجتماعية أو التجمعات الاقتصادية والاجتماعية الحية الراهنة من ناحية اخرى · وهذا يقال كذلك عن أية تقاسيم اقليمية اخرى تعتمد مباشرة او غير مباشرة على التقسيم الادارى · والكل يشعر بأن الوحدات القديمة اصبحت أصغر مما يتطلبه النشاط الحديث الذى اتسع مجال مصالحه وحركته اليومية ، وانها لذلك تعوق مصالح ووظائف المجتمع ·

ولهذا يطالب الكثيرون باحلال وحدات جديدة محل الوحدات الادارية الحالية ، وحدات ادارية « طبيعية » ، أى حية فى الطبيعة ولها كيان ثابت كاقاليم تلقائية تنبثق من نفسها فى النسيج الجغرافى الطبيعى لمصالح المجتمع وتمثل الجوانب الجغرافية لحياة المجتمع الحديث الاقتصادية والاجتماعية وتنظيم حياتنا القومية · ففى كل مجالات حياة المجتمع وأقلمتها ، أى تقسيمها اقليميا regionalisation ، مطلوب وحدة « متوسطة »

الحجم والرتبة بين الناحية أو المحلية وبين الدولة : فلاتكون كالوحدة المحلية صغيرة جدا بحيث ينقصها التنوع ولا يمكنها أن تخطط أو تشرع ، بل تكون كبيرة الحجم بحيث تتعدد مواردها ومواهبها ، ويمكنها ان تقف ازاء الوحدات الاخرى وازاء العاصمة القومية • لكنها كذلك يجب الا تكون ، كالدولة المركزية البيروقراطية ، كبيرة جدا لدرجة تحطم العلاقات الشخصية أو ترفع تكاليف الادارة وتقلل كفاءة التوزيع والاتصال • وبوجه عام يحسن أن تكون كل هذه الوحدات متكافئة فى الحجم بقدر الامكان • وفى انجلترا تنبأ جديس مبكرا بنمو الاقليمية على مستوى أعلى من الكونتية وأقل من الدولة •

ولكن المسألة ليست مجرد تقسيم أو تقاليم regionalisation على أساس حجم أنسب فحسب • بل المطلوب أن تتفق هذه الوحدات الجديدة مع حقائق الحياة المجتمعية الحديثة ، وتنبثق تلقائيا من مجموع علاقاته وحركاته وارتباطاته ، فلا تعبأ بالتقاسيم الادارية الراهنة بل تتعداها وتقطعها الى أن تضم وحدات كاملة من الشعور الاجتماعى وتمثل باختصار مناطق من « الحياة المشتركة areas of common life » أو اقاليم مجتمعية حية فعالة community regions • وهذا يعنى فى الحقيقة أن تكون مناطق حياة وتفاعل بشرى ذى ضغط عال ، يجمعها فى وحدة اقتصادية ومالية تاريخ وولاء محلى موحد ، وذلك فى اطارات جغرافية واضحة الحدود بقدر الامكان • فالهدف المطلوب هو وحدات جغرافية تعد فى واقعها وحدات اجتماعية متجانسة • والاطارات الجديدة المطلوبة ليست مجرد رقع من الأرض محددة بصورة أو بأخرى ، وانما هى الاطارات التى تضم « الأقاليم » التى تهم ، الأقاليم الفعالة على أساس أن الاقليم هو اتحاد جغرافى للعلائق المكانية والبشرية •

والتجانس المقصود هو فى وعى الجماعة ، وفى تنظيمها واعتمادها

على بعضها البعض اذا ما قورنت بالأقاليم الأخرى ، لأن هدفنا هو أقاليم وحدة المصالح المشتركة والشعور المشترك والحياة العامة · فالاقليم ينبغى أن يشمل مثلا قطاعا طبقيا كاملا لا يفصل كل طبقة عن الأخرى · كما ينبغى ان يشمل قدرا من التنوع فى الانتاج والموارد · وكل هذه الفروق الداخلية هى فى التركيب ، وهى مادامت محدودة معقولة فانها تؤدى الى الترابط والتكامل الوظيفى الذى يعطى للاقليم تجانسه فى المصالح والشعور · بمعنى آخر ان المقصود هو التجانس الوظيفى لا التركيبى · وهذا يقال بالمثل عن الوراء الجغرافى للاقليم : فليس شرطا أن يكون « الاناء » الجغرافى متجانسا تماما أو متفقا تماما فى حدوده مع حدود الحقائق البشرية وحقائق المجتمع فان الحتم البيئى اذا أمكن فى أنواع أخرى من الأقاليم فهو غير ممكن هنا لأنها أقاليم وظيفية لا تركيبية ·

الأقاليم التى نريدها موجودة اذن فى الواقع وهى أصيلة فى تركيب المجتمع الحديث · والمطلوب منا لا يزيد عن أن نتعرف عليها بالضبط ، ثم نخضع لها تقنيننا وتخطيطنا وادارتنا الواعية لكل مظاهر حياتنا المجتمعية بحيث يتفق الضبط والتوجيه والتنظيم معها ولا يعارضها أو يمزقها · ولهذا يصبح السؤال هو : كيف نقيس هذه الأقاليم الواقعية ونحددها لنتخذ منها الاطارات الصالحة لتنظيم حياة المجتمع ومصالح الدولة ؟ ان الأسس الضرورية لاستتراء هذه الأقاليم هى مركب متعدد ومختلف من الظاهرات ، ولكنها كلها تهتم بمبدأ الترابط أو التجانس الوظيفى · ويمكن أن نحصر منها : مناطق الزراعة والصناعة أو اقاليم الحرف بوجه عام ؛ مدى حدة التفاعل والتبادل الاقتصادى فى السلع فى الاقليم أى التجارة ومعدلاتها وأنماطها علاقات البنوك وعمليات التسليف « والتوجيه المدنى » كمقياس للعلاقات الاقتصادية ؛ المواصلات والنقل فى السلع أو الأشخاص وكثافاتها وأبعادها

وأنماطها أى الحركة mobility فى الاقليم وهى من أهم مقاييس أقــاليم العلاقات الوظيفية ، العنــاصر الحضارية كالروابط الدينية المشتركة والعادات والتقاليد المتشابهة ومستويات المعيشة والخبرات والمثـل والمعارف المشتركة ، وكلهـا مقاييس للتجانس الاقـليمى فى الحضارة والانقسـام أو الالتئـام السياسى ٠٠٠ الخ ٠

٢ ـ أصحاب التقسيم الاقليمى ٠ وسنرى مما سـبق أن عملية الأقلمة أو التقسيمات الاقليمية لأغراض الحيـاة المختلفة هى عملية تسـتمد مادتها الخام من نفس المواد التى يتعامل فيها الجغرافى الاقـليمى يوميا فى دراسته ٠ فهى يقـوم بعمـلية تركيب جـامع لكل عنـاصر المكان الطبيعية والبشرية فى اطارات وأنماط محددة ٠ ولهذا فان الاقليمية الادارية هى الترجمـة التطبيقية الهادفة للجغرافيا الاقليمية ٠ والواقع أن دراسة اقليم المدينة والاقليمية قـد اقتربت كثيرا بجغرافية المدن من الجغرافيا الاقليمية ٠ كما أن الاهتمام بحركة الاقليمية قد أعاد تأكيد أهمية الجغرافيا الاقليمية النظـرية كنقطة البـداية الأساسية لمحاولات أقلمة مظاهر حياة المجتمـع ، كما انه « ايقظ الجغرافيا من سباتها العميق ونفث الحياة فى عظامها النخرة » كمـا يقول الأستاذ جلبرت ٠

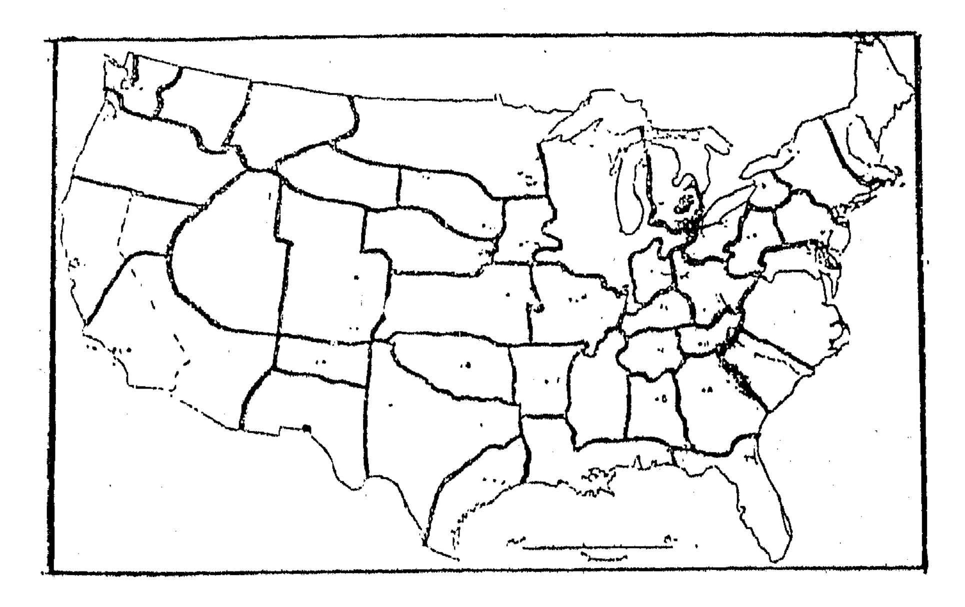
ولكن عملية الأقلمة والتقسـيم الاقليمى لجـوانب حيـاة المجتمـع ومصالحه ـ كما يضـيف جلبرت أيضـا ـ كانت تتم فى الماضى ، وحتى الآن غالبا ، على أيـدى الرجال العمليين من الساسة والاداريين ، لانهم فى تناول مشاكلهم واختصاصاتهم كانوا يجابهون بحاجة ملحة الى تقسيمنا اقليميـا ، فكانوا يقومون بهذه العملية كهواة لا كمحترفين ٠ فهم انما انتـدبوا بهذه المهمة من قبيل الاسعاف الشخصى ٠ ولكن محاولاتهم كانت مبنية غـالبا على معرفة ناقصة مبتورة ، ونظريات متسرعة فجة او خاطئـة ٠ ولهذا أصـبح ضروريا أن تتقدم الجغرافيـا لتتولى التبعـة التطبيقية لدراساتها النظـرية ٠

وفى هذا يمكن للجغرافيين أن يؤدوا عملا جليلا بالتعاون مع رجال الادارة والسياسة ٠

ولا شك أن من أول ماوجه بصورة ما الى هذا تأثير تعاليم لى بليى Le Play ومدرسته ، وامتدادها فى حركة « المسح الاقليمى regional survey » فى انجلترا على يد جديس وبرانفورد وأبركرمبى ٠ ولكن سيظل عمل فوست الريادى Provinces of England علامة وعلما فردا فى طريق الاقليمية ، ففيه أول محاولة مستفيضة لتقسيم انجلترا الى اقاليم سياسية أو ادارية جديدة على أسس جغرافية واضحة لتتفق مع حقائق الحياة الطبيعية والمجتمعية ٠ وقد سار فى نفس الطريق من بعد فوست جغرافيون مثل ايفاتيلور وجلبرت وديكنسون ، وغير جغرافيين مثل كول ٠ وفى فرنسا كان لابلاش أول من وجه الجغرافيا الى الاقليمية ، فكان أول من قسم فرنسا الى وحدات طبيعية ورأى انها لاتستخدم للادارة بينما ينبغى لها ذلك ٠ وفى امريكا انتشرت حركة الاقليمية المتروبوليتانية metropolitan regionalism التى تستهدف وضع اطارات رسمية جديدة تنبثق من واقع مناطق نفوذ المدن العظمى ٠

وللأسف لم يستخدم الاداريون بعد نتائج وأعمال الجغرافيين عامة ، ولكن فى حالات معينة بدأت الحكومات تاخذ بنتائج وخطط الجغرافيين فى تعديل التقسيم الادارى أو التخطيطى ٠٠ الخ ٠ ففى البرتغال مثلا يرأس استاذ الجغرافيا لجنة التقسيم الادارى للدولة ٠ ولكن مجال المساهمة مازال محدودا ٠

٣ ـ أغراض التقسيم الاقليمى ٠ تلك هى الأسس والشروط العامة اللازمة فى أى من عمليات «الاقلمة» فى أى من مجالات الحياة القومية الحديثة ٠ ولكن هناك الى جانبها أسسا وشروطا خاصة لابد من مراعاتها فى كل غرض



شكل ٣٥ ـ مناطق نفوذ المدن المتروبوليتانية على أساس توزيع الصحف فى الولايات المتحدة (عن ماكنزى)

على حدة . فالسؤال الأول يقول كول هو « نخطط لماذا » ؟ فالمنطق والتجربة توضح أن التقسيم الاقليمى لأغراض الدفاع المدنى مثلا يختلف عنه لأغراض السكان أو المجارى أو توزيع البريد ... الخ . ولقد كان عدم وضوح هذه الحقيقة الأولى من أن الاقليمية أشياء لا شىء واحد هو السبب فى اضطراب الفكرة وغموضها فى الأذهان طويلا . فرغم أن من المستحسن أن تتفق أقاليم كل غرض مع أقاليم الأغراض الأخرى بقدر الامكان، فان هذا ليس ممكنا دائما ولا هو مفيد ، لأن من التعسف أن نفرض حدود ومجالات نوع من النشاط على نوع آخر قد يختلف فى طبيعته واحتياجاته .

لهذا فهناك لكل غرض طاقم كامل خاص من الاقاليم . وقد تتفق حدود هذه التقسيمات اتفاقا جوهريا لاسيما حول المدن الكبرى ، ولكن هذا يكون أمرا تلقائيا منبثقا من طبيعة الاغراض المعنية . فليس المطلوب اذن طاقم واحد من التقسيمات والاقاليم مهما كانت كبيرة وشاملة . بل المطلوب

مجموعة كاملة من الأقاليم والتقاسيم للأغراض المختلفة ٠ ليس هنـاك تقسيم واحد للبلد صالح لكل الاغراض ٠

ولكن اذ كنا قد قبلنا أن يكون لكل غرض تخطيطى أو تقسيمى أقاليمه الخاصة ، فمن المتفق عليه أن من الضرورى أن يوجد طاقم ثابت من الوحدات المساحية الصغرى التى تبنى منها أقـاليم الاغراض المختلفة ، فتكون بمثابة قوالب الطوب الموحدة التى تؤلف توليفاتها وتجميعاتها المختلفة أبنية مختلفة ٠ وهذه الوحدات الصغرى الثابتة هى عادة الأقسام الادارية الصغرى التى تخدم أغراض الحكم المحلى ٠ ونستطيع بعد هذا أن نحـدد من الأغراض الخاصة فى عمليـات الأقلمـة مجـالات ثـلاثة : الادارة والحـكم المحلى ، التخطيط الاقليمى ، الأعمال الحرة والخدمات العامة ٠

(أ) الادارة والحكم المحلى ٠ عرفنا الأهمية القصوى للتقسيم الادارى باعتباره أساسا تبنى عليه كثير من اقاليم الأغراض الأخـرى ٠ والواقع أنـه أهم جوانب قضية الاقليمية ، وكان أول مبرراتها ٠ وهناك نظريتان فى هذا الصـدد ٠ الأولى أن الأقســام أو الأقـاليم الادارية هى ، كوحـدات ، شىء مفروض فرضا على تركيب المجتمـع ، وبحدود اصطناعية ، ولكنهـا تؤدى أغراضها ٠ الثانية أن الاقليم الادارى اصيل فى تركيب المجتمع ، وأنه منطقـة من الارتباط البشرى الانبثاقى ، نعـلم بوجودها ، وان صعب تحديدها ٠

ولا شك أن النظرية الأولى غير العضوية لم تعـد صالحة ، فالاقـليم الادارى المثالى على أى مستوى هو الذى يمتـاز بأكبر عـدد من المصالح المشتركة والذى يتفق مع حقائق الحياة البشرية لا الذى يتعامد عليها ويمزقها ٠ واتساع نطاق حركة السكان اليومية بسبب المواصـلات الحـديثة جعـل من الضرورى توسيع الوحدات القـديمة واخضاعها لأنماط وتجمعـات السكان ومصالحهم ٠ اذ ليس هناك مبـدأ مقـرر فى التنظيم السياسى كمبدأ اتفاق مناطق الادارة مع أقاليم الحركة اليومية ٠

وقد تنبأ ولز مبكرا بأن كل تقسيماتنا الادارية ستصبح بالية مع « الغاء » المسافة والمكان • كذلك تميزت التقسيمات الادارية القديمة بالفصل الصارم بين المدن والريف ، فالمدينة تمثل وحدة ادارية مستقلة (داخل الكردون) ، بينما الريف المحيط يمثل وحدة أخرى • وهذه الثنائية الزائفة أصبحت خطأ كبيرا بعد ان أصبح عدد كبير يسكن الريف ويعمل فى المدينة ، كما أن نمو المدينة بجميع أجهزتها يتم أخيرا فى الريف المجاور • لهذا لابد من توسيع مناطق الحكم المحلى وتكامل المدن والريف اداريا •

كذلك ينبغى أن نميز بين اللامركزية فى الحكومة القومية وبين اعادة تنظيم وتنمية الحكم المحلى فى وحدات أكبر • فللغرض الأول قد تصلح الأقاليم والتقسيمات الكبرى ، أما للثانى فالوحدات الصغرى مطلوبة لحسن أداء العمل فى الادارة المحلية ، ويجب أن تسود فيها درجة عالية من الشعور والمصلحة المشتركة بين المواطنين • أى ان المطلوب نوعان من الوحدات والأقاليم : وحدات على المستوى الكبير للامركزية ، وعلى المستوى الصغير للحكم المحلى •

وقد لخص فوست أسس التقسيم الادارى للمقاطعات فى ستة هى :

١ — ينبغى ألا تتدخل الحدود فى حركة السكان ونشاطهم اليومى ، فلا تفصل بين مكان العمل والسكن وتعطل بذلك نمو ولاء محلى مفيد • لهذا ينبغى أن تتبع خطوط أو مناطق تخلخل السكان لاتكاثفهم •

٢ — ينبغى أن يكون لكل مقاطعة عاصمة حاسمة تكون مركزا للحياة الاقليمية ، كما ينبغى أن تتوسطها ليسهل الوصول اليها من كل أجزاء المقاطعة •

٣ — ينبغى لأصغر مقاطعة أن تكون من الحجم بحيث تبرر الحكم الذاتى ،

فيجب أن تشمل من الموارد والامكانيات والخبرات ما فيه الكفاية • وهذا الحجم يختلف طبعا بحسب حجم سكان الدولة •

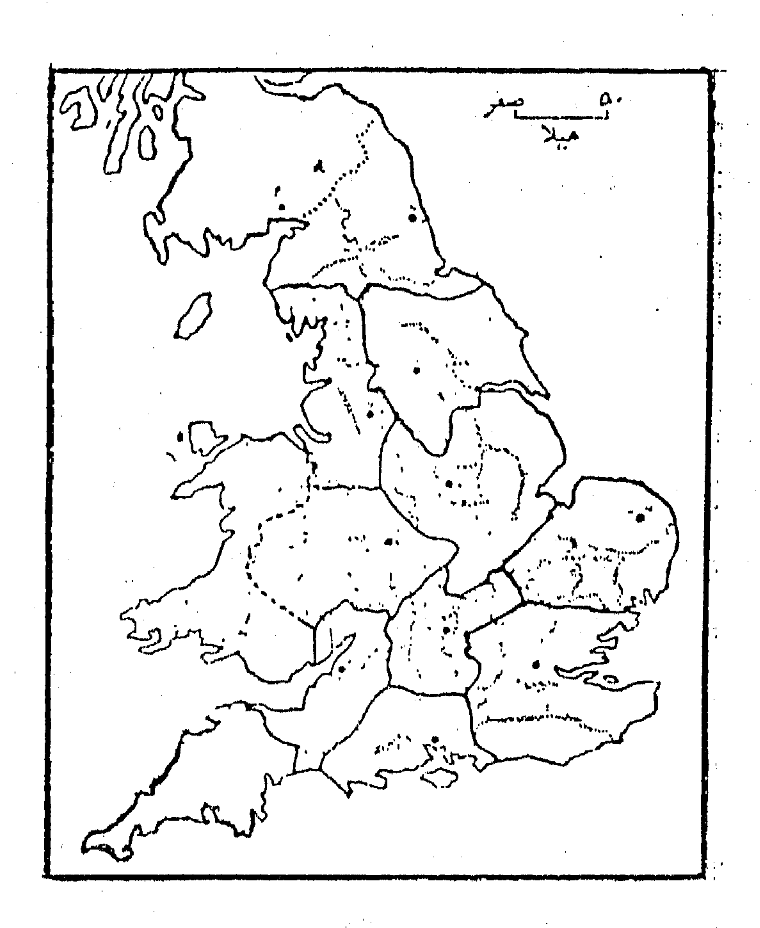
٤ ـ لا ينبغى لأى مقاطعة أن تكون من الضخامة فى عدد سكانها بحيث تسيطر على الاتحاد •

٥ ـ ينبغى للحدود أن تتبع خطوط تقسيم المياه لا مجارى الأنهار ولا يجوز أن تقطع الأودية • وحيث السطح مستو ينبغى على الأقل ألا تتعرج الحدود بلاداع أو بتعقيد •

٦ ـ ينبغى للتقسيم أن يحترم الولاءات والتقاليد المحلية •

(ب) التخطيط الاقليمى • التخطيط هو تطبيق أحسن الطرق العلمية لتحقيق أحسن استغلال للموارد الطبيعية والبشرية • فالتخطيط علاج ، ولابد بذلك من أن يسبقه التشريح • ولا يمكنه الا أن يعتبر التركيب المكانى أو الجغرافى الأصيل للمجتمع لكى يحقق أغراضه • وقد استعملت كلمة التخطيط الاقليمى فى أكثر من معنى ، اهمها تخطيط المدن الاقليمى ، وتخطيط الموارد •

تخطيط المدن الاقليمى ، أولا ، قصد به أساس التخطيط الطبيعى physical planning للمدن والقرى ، ثم وسع ليعنى توسيع تخطيط المدن فى اقاليمها حتى سمى فى فرنسا مثلا بالاقليمية المدنية régionalisme urbaine • وفى انجلترا ربما كان هذا هو اشيع معنى للتخطيط الاقليمى ، حيث بدأت أول محاولة لتحديد اقاليم تخطيط مدن بتجميع مجموعات متجاورة كيفما اتفق من الوحدات الادارية الصغرى بقصد اتمام تخطيط مدن مفردة بدل الوقوف عند حدودها الشكلية المباشرة •



شكل ٣٦ ـ اقاليم فوست المقترحة لانجلترا وويلز

فقد ظهـرت بعد الحـرب الكبرى الأولى حركة تخطيط المـدن الاقليمى regional town planning ، وبهـا تتفـق كل مجمـوعة متجـاورة مـن الوحدات الادارية الصغرى فيما بينها وبصورة غير رسـمية عـلى تنسيق أعمال تخطيط مدنها مادامت مترابطة • وكانت هـذه الوحــدات المجمعـة وحــدات اصطناعية عشوائية بحتة • فهى وان كانت أكبر من الوحــدات الرسمية التى تعجز عن التخطيط الفعال لصغرها ، الا أنهـا غالبا تظـل أصغر من أن تـكون وحدة اقليمية صالحة ، كما أنهـا تقطـع أحيـانا عبـر منـــاطق مترابطة جــدا ، ولا تضم « أقاليم مشاكل » كاملة • كذلك كــانت الغيرة على الحــدود والاستقلال الادارى سـببا فى عـدم ضمها نهائيا معا مما يعرقل تخطيط نمو المدن •

فهذه الطريقة اذن قاصرة وضرورة لحظية ، ولكنها تـدل على ضرورة ايجاد اطارات حقيقية دائمة صالحة لأغراضها • وقد تحقق تخطيط المـدن الاقليمى بشــكل فعــال فى حــالة الــرور ، حيث أنشىء « اتحــاد التخطيط الاقليمى للرور » فى ١٩٢١ ، يشمل نفوذه التشريعى كل المنطقــة المترابطة طبيعيا وبشريا ويعالج كل العنــاصر المتشــابكة مثــل نمو المــدن وتوزيــع الصناعة والمواصلات والقنوات ••• الخ •

تخطيط الموارد resources planning ، ثانيا ، هو المعنى الاعم للتخطيط الاقليمى • فهناك الحاجة أيضـا الى تحــديد الوحــدات الطبيعيــة المتجانسة الكبرى فى الدولة لتخــدم كاطار لتنمية الموارد القومية فى المدى الطويل وللتخطيط الطبيعى والاقتصادى • ومثــل هذا الاقليم هــو الهدف النهائى للتخطيط الاقليمى • ولقد برز بقوة فى ألمانيا والولايات المتحــدة منذ عقدين ، وفى انجلترا بعد الحرب الأخيرة •

والهدف فى كل الحالات هو تحديد عدة أقسام محددة فى كل البلد ، أكبر من الوحدات المحلية القائمة ولكن على أساسها ، لأن تلك الوحدات المحلية أصغر جدا من أن ترتبط بحقائق الحياة الحديثة وحاجاتها وبالتخطيط الواسع المدى على النطاق القومى . وبالنسبة للمخطط العملى ينبغى أن يكون الاقليم وسيلة لابقاء المشاكل والوظائف التخطيطية فى حدود وأبعاد معقولة يمكن تناولها . فالوطن القومى أكبر جدا وأكثر تنافرا من أن يمكن النظر اليه نظرة واحدة . فالدولة لا تصلح كوحدة . والمخطط محتاج الى وحدة أقل من الأمة sub-national ، وأكبر من التقاسيم والوحدات المحلية القائمة . فمن أكبر مشاكل المخطط أن يوجد لنفسه وحدة تشريع أو مجال واطار تنفيذ . ومثل هذه الوحدة يجب أن تكون منطقة متجانسة طبيعيا واقتصاديا الى حد كبير ، وكذلك فى الرأى العام .

وهناك مبدأ ايكولوجى هام وهو أنه فى منطقة متجانسة الموارد ينمو عادة تجانس اقتصادى اجتماعى ، وهذا أساس أقلمة الدولة . بل ان هذا ليحدث بالفعل تلقائيا كما تدل الأسماء الاقليمية المتوطنة — مثل « الغرب الأوسط » « والجنوب العميق » .. الخ فى الولايات المتحدة — وتمتاز عادة بأنها سهلة التحديد ، كما تعبر عن ولاء أو وعى اقليمى يجب أن يعيه ويعتبره المخطط الاقليمى ، فيتخذها اطارات مرنة للامركزية التخطيط القومى . « فاقليم التخطيط » المثالى ينبغى أن يكون ملموما ، متلاصقا ، متجانسا ، يمثل وحدة وعلاقة تماسك عضوية ، ويشمل مجموعة كبيرة من الموارد أى وحدة اقتصادية طبيعية ، ويضم « مناطق مشاكل » كاملة لا جزئية ، وأن يمتاز بنمط حضارى ويتبع الوعى والمشاعر الاقليمية ، أى يكون له شخصية اقليمية كتلك الشخصيات التى تعبر عنها الأسماء الاقليمية المتوطنة . ومحك التجانس فى تحديد الأقاليم لأى غرض هو نهائيا سلوك الناس ، فلا بد أن نبحث عن

التشابهات فى عادات الحياة ومستويات المعيشة والمثل والخبرات والمهارات فى حل المشاكل الاقتصادية ٠

ولكن التخطيط الاقليمى للموارد يتعرض لعناصر مختلفة جدا تشمل استغلال الأرض الزراعية ، السكان ، اعادة الاسكان ، المياه ، الصرف والرى ، الملاحة ، النقل ، التشجير ، صيانة المصايد ، الصناعة والقوى ، الاصلاح الاجتماعى والاقتصادى ٠٠ الخ ٠ فهل ستتفق حدود التقسيم الاقليمى لكل هذه الأغراض ؟ الرد هو انه لن يمكن تحديد الأقاليم قبل التخطيط . لأن كل غرض سيحتاج الى أقاليم خاصة ٠ والحل هو أن نحدد تلك الأقاليم المتجانسة طبيعيا وبشريا والتى يوجد فيها تجمع كبير من الموارد التى تتفق مع شعور ووعى اقليمى متبلور ، فنقيم فيها مراكز هيئات التخطيط التى ستتركز فيها السلطة على الاقليم ، ولكن لا نحدد حدود الاقليم لكل الاغراض التخطيطية ، بل ستختلف هذه الحدود بحسب كل غرض خاص ، ولو انها جميعا سترتكز على عاصمة متوسطة ٠ أى أن الحدود ستكون مرنة ومتعددة بحسب أغراضها ٠

هـ ـ أقاليم الأغراض الخاصة أو العملية practical or ad hoc regionalism ٠ كل البلاد مقسمة الى وحدات اقليمية صغيرة للأغراض المختلفة فى الحياة العملية ٠ ويمكن أن نميز بين مجموعتين : أغراض الخدمات العامة ، والهيئات الحرة الخاصة ٠ فادارات الدولة ومرافقها ومصالحها المختلفة تحتاج الى تقسيم الدولة الى اقاليم صالحة للعمل ولأغراضها المتباينة مثل الاذاعة والاحصاء وجمع التعدادات ، وتوزيع البريد ، والعمل ، والرى والدفاع المدنى ، وتنظيم الصناعات ، والزراعة ، وتسجيل الاحصائيات الحيوية ، والضرائب ٠٠٠ الخ ٠ وأما الثانية فان كل

المؤسسات الخاصة أو الشركات والهيئات التجارية التى لها نشاط قومى وتوزيع يغطى الأمة ، تلجأ الى « أقلمة » نشاطها فتقسم الدولة لأغراضها الى وحدات وأقاليم · ويلاحظ أن رجال الأعمال والمؤسسات الاقتصادية كانوا أسرع من رجال الحكم الى الاعتراف بدور الاقليمية ، فالبنوك والناشرون والمحلات التجارية والموزعون ··· الخ تتم على أسس أقليمية · ولاشك أن السبب فى تخلف الادارة بالنسبة الى الشركات هو أن التغيير السياسى أصعب وأبطأ من التغيير الاقتصادى ·

وعموما فكل هذه التقسيمات العملية ضرورية لضمان كفاءة العمل واقتصاديته · ويجب أن تكون الوحدات متوسطة الحجم فان شدة اتساعها تضعف الضبط والتنظيم ، وشدة صغرها تجعلها تتكلف كثيرا فى ادارتها · وكثير من الشركات تحدد اقليمها بحسب كثافة السكان أحيانا ، وأحيانا بحسب قوة موظفيها ، وأحيانا بكمية الطلب أو المواصلات ··· الخ · وغالبا تعتمد هذه المصالح والهيئات فى تحديد أقاليمها الخاصة على شبكة الاقسام الادارية الصغرى (الادارة والحكم المحلى) ولكن هذه التقاسيم تختلف عن بعضها البعض ، أحيانا اختلافا جذريا · وكثيرا ما توجد فيها أخطاء وحماقات كثيرة · ولكنها كثيرا ما تتفق الى حد أو آخر ولا سيما حول المدن الكبيرة ·

وفى مثل هذه التقسيمات لا يمكن المطالبة بفرض نمط واحد صارم عليها جميعا ، لأنها تخدم أغراضا مختلفة ، ولكن حيثما أمكن ذلك يحسن اشتراكها فى الحدود والرقعة ، أو فى الرقعة مع تعديل الحدود التعديل اللازم لكل غرض · وهذا التوحيد فى أعمال الأقلمه العملية يساعد فى أغراضها الخاصة وفى اغراض التخطيط والتنظيم العامة · كما انه يساعد على تبلور الروح الاقليمية الصحيحة · فمثلا لا معنى لأن تكون للنواحى فى

مصر حدود مالية ، وأخرى صحية ، وثالثة « للضبط والربط » (الادارة) ، وتخرج الاحصائيات مثلا من ثلاث فئات مما يفقدها قيمتها فى المقارنة ويضاعف الجهد بلا جدوى • فلاشك أن نمط الجغرافيا الادارية للدولة يصبح شديد التعقيد بهذه الصورة ولا بد من تبسيطه •

الاقليمية والمدن

دور المدينة فى الاقليم

١ ـ المدينة نواة الاقليم • لقد عرضنا حتى الآن للاقليمية فلسفة وتطبيقا بصورة عامة ، ولا بد الآن أن نتساءل عن دور المدينة فيها • من الواضح أن موضوع الاقليمية اكبر وأوسع من اهتمامات جغرافية المدن وحدها • فالاقليمية باعتبارها الفلسفة التطبيقية للجغرافيا عامة هى أكثر اقترابا من الجغرافيا الاقليمية • ولكن الواقع أن اقليم المدينة قد اقترب بجغرافية المدن من الجغرافية الاقليمية اقترابا شديدا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فان المدينة تعد محورا « ومسمارا محويا » حيويا وقاسما مشتركا أعظم فى الاقليمية •

ففى كل محاولات « الاقليمية » التى عرضناها ترتكز وحدات التقسيم على حلة نووية مجمعة ـ مدينة غالبا ـ كنواة وقاعدة للاقليم التنظيمى • فكل خطط التقسيم الادارى والحكم المحلى على كل المستويات تبدأ من حلة نووية ، وكل وحدات التخطيط الاقليمى تدور حول مدينة مركزية مسيطرة ، وكل التقسيمات الاقليمية العملية التى لجأت اليها المؤسسات التجارية وأصحاب الأعمال الحرة أو الهيئات ومصالح الخدمات العامة تتخذ قواعدها المدن ، وخاصة المدن المتروبوليتانية أو العواصم الاقليمية •

فكل هذه الأقاليم التنظيمية المختلفة تتحلل فى النهـاية فى عناصرها الأولية الى ثلاثة : مساحة أرضية متجانسة من حيث غرضـها ، ونواة مركزية تتوسطها ، وشبكة هيكلية من المواصلات تجمعها • والمطلوب فى هـذه الأقاليم التنظيمية هى أقاليم الدولة الفعالة ، أقاليم الحياة الجمـاعية المشتركة • وهذه الاقاليم قد ترتبط بالوحدات المورفولوجية أو الطبيعية القـديمة ، ولكن ليس من الضرورى ذلك ، كما أنها ليست أبدا الحـدود الادارية الرسمية المبتسرة • انما هى أقاليم التفاعل البشرى الحيـة ، أقاليم وظيفية قبل أن تـكون تركيبية • فأين وكيف نبحث عنها ؟

يرى معظم الكتاب أن نبحث عنها فى اقليم المدينة • فقديما ـ منـذ قـرن تقريبا ـ كانت المدينة وحدها أو القرية وحدها هى وحـدة الحياة المجتمعيـة الواعية • ولكن تطور المواصـلات وتعقد الحضـارة بزيادة تعدد الخـدمات الحديثة جدا أدى الى ضرورة تركيزها تركيزا محـددا فى مراكز كبرى قـرب أو وسط تجمعات السكان العظمى • والى درجـة لم تعرف من قبل اطلاقا ، بدأ سكان المناطق الريفية المحيطة يتطلعون الى المـدن الكبرى ، ويسـعون الى خدماتها سواء بالانتقال اليومى أو الفترى أو بالعلاقات الدائمة معهـا • والآن أكثر من أى وقت مضى أصبحت الحلة النووية أساس تنظيم المجتمـع : فالريف يتطلع الى القرية ، والقـرى الى المدينة ، والمـدن الى مدينـة أم كبـرى (متروبوليس) •

هكذا عـلى كل المستويات أصبحت المدينة هى أهم عوامل أقلمة الحياة الحديثة للمجتمع • وهكذا نما وتطور التكامل المدنى للحيـاة الحديثة نمـوا بعيـد المدى ، وزادت جدا سلطة ونفوذ المدن ـ المدن الكبرى خاصة ـ عـلى أقاليمها وعلى حياة الأمة • والمدينة باعتبارها بـؤرة للنشـاط البشرى ولتنظيم خدمة الاقاليم المجاورة وبقوتها اللاحمـة كمركز ، بـدأت تمنح الاقليم المحيط

وحدة وتجانسا فى المصالح والشعور ونمط الحياة ووعى الجماعة وأصبحت هذه الحلات المجمعة الكبرى هى أساس توحيد الأقاليم فى أقاليم فعالة وفى تقسيم المجتمع مكانيا ، أى أصبحت المدينة أساس الأقاليم ، والعامل الأساسى فى تكامل وترابط حياة وتنظيم المجتمع · وبذلك لم تعد القرية أو اقليم القرية أو المدينة وحدها هى وحدة تركيب المجتمع الحقيقية اليوم ، بل اقليم المدينة · بل يرى سميلز أنه فى بلد كبريطانيا يمكن أن نذهب الى حد أن نقترح أن الوحدة الحقيقية الأساسية فى التركيب الجغرافى لحياة المجتمع اليوم هى اقليم المدينة · وفى الولايات المتحدة تلعب « الأقاليم المتروبوليتانية » دورا خطيرا فى تنظيم حياة المجتمع الاقتصادية والاجتماعية·

ولا شك أن اقليم المدينة هو أهم عنصر وقوة منفردة فى تكوين التجمعات الكبرى الأساسية الأصيلة فى المجتمع الحديث ، ولو ان العوامل الطبيعية والتاريخية والحضارية والاقتصادية لها أهميتها · فهو الوحدة الفعالة الفعلية de facto فى تشكيل معظم نواحى النشاط الحديث ، كاطار تلقائى انبثق من نفسه · وكل الدراسات الاجتماعية الحديثة تؤكد اقليم المدينة كالوحدة الحقيقية فى الحياة الحديثة ، وأنه سيبرز أكثر وأكثر كالتجميع الفعال للحياة الاقتصادية والاجتماعية الحقيقية ، وسيكون وحدة النشاط والتخطيط الديمقراطى كما كانت « دولة المدينة » فى الماضى ، وأنه منافس للمقاطعات داخل الدولة ، وينبغى لذلك ان يكون وريثا لها فى التقسيم الادارى الجديد للدولة ·

بمعنى آخر ينادى الكثيرون بأن تتخذ أقاليم المدن ، وخاصة المتروبوليتانية ، كأساس التقسيم الاقليمى للدولة لأغراض تنظيم المجتمع وتنضيده سوأء فى الادارة والحكم المحلى أو فى التخطيط بأنواعه أو فى الاقتصاد والتجارة والخدمات الاجتماعية · فكان لابلاش من أول من قسم

فرنسا الى وحدات طبيعية ، كل وحدة حول مدينة اقليمية هى بمثابة « العقدة الاقتصادية » nœuds لمنطقتها · ورأى أنها ينبغى أن تستخدم فى التقسيم الادارى · ومن بعده كان بلانشار يدعو الى نفس المبدأ · وفى انجلترا كان فوست سباقا الى تقديم خطته الاقليمية الجديدة التى تبدأ من تحديد العواصم الاقليمية الكبرى لتكون قواعد الأقاليم الجديدة · فكما نسعى الى التعرف على أقاليم « طبيعية » للمجتمع ، ينبغى أن نحدد عواصم « طبيعية » أيضا · وفى الولايات المتحدة نادى البعض باتخاذ الأقاليم المتروبوليتانية وحدات ادارية جديدة بدل الولايات ، كما اقترحوا اتخاذها وحدات تخطيط ، هذا عدا أن الشركات والمؤسسات اتخذتها فعلا وحدات للتعامل والتسويق وتنظيم أعمالها · وباختصار ، فعلى الرغم من الصعوبة العملية فى تحديد اقليم المدينة ، فانه ـ كما يقول شابو ـ يبدو اليوم أكثر أشكال التقسيمات الجغرافية منطقية وتعقلا ·

٢ ـ نواة قاصرة · ومع ذلك فهناك بعض اعتراضات على اقليم المدينة كوحدة تنظيمية أو تخطيطية · فأولا ، لا يوجد فى كل المناطق والبلاد عدد كاف من المدن الكبرى التى يمكن أن تغطى كل رقعة الدولة بمجالات نفوذها ، أى لن يمكن أقلمة كل سطح الأرض بصورة فعالة · وليس هذا الوضع قاصرا على المناطق المتخلفة أو المخلخلة من العالم خارج غرب أوربا وشرق أمريكا والموسميات ، ولكنه يصدق على أجزاء من غرب أوربا نفسها · ففى فرنسا وجد أن المدن الكبرى قليلة ولا تكفى لتحديد أقاليم شاملة على أساسها ، ولزم الاعتماد على المدن المتوسطة والصغيرة رغم عدم كفاءتها تماما · وقد اقترح البعض أنه بدل أن يكون للاقليم أو المقاطعة عاصمة سائدة واحدة ، فلتكن هناك مجموعة من العواصم المتخصصة المختلفة ، فتوجد عاصمة دينية وأخرى ثقافية وأخرى ادارية وتجارية ··

الخ · ثانيا اذا اتخذنا اقليم المدينة وحدة تنظيمية ، فهل نفسر كل الأغراض والوظائف المختلفة فى اطارها الموحد رغم أن الامتداد الطبيعى لبعض الأغراض يختلف عن البعض الآخر ؟ ثالثا أنه فى أمريكا رفضت الأقاليم المتروبوليتانية فى الدراسات الحديثة كوحدات تخطيط ، لأنها كوحدات اجتماعية ، تعتبر خاصة أو متخصصة أكثر مما ينبغى بالنسبة للحاجات والجوانب العديدة للتخطيط · فمثلا بالنسبة لأغراض الرى أو الزراعة قد لا يعنى اقليم المدينة كثيرا · ولهذا يلزم الاعتماد على أسس أخرى غير المدن والمواصلات ـ كمناطق أنواع الزراعة والصناعة ··· الخ · وعلى هذا فليس اقليم المدينة هو الأساس الوحيد لكل أنواع الأقلمة وان كان من أهمها ·

أثر الاقليمية على المدن

١ ـ العاصمية والاقليمية · ما مغزى الاقليمية على التركيب المدنى للدولة ؟ ان للاقليمية التى تستهدف العدالة الاقليمية الجغرافية انعكاسات خطيرة على مجتمع المدن فى الدولة . حيث أن المدينة هى ذلك « المسمار المحوى » الحيوى فى التنظيم الاقليمى للمجتمع · فلكى نضمن شبكة من القيم والفرص الحضارية « وثمرات الحضارة » المتكافئة بقدر الامكان فى جميع أجزاء الدولة ، لابد من توزيع أثقال المدن على مساحة الدولة بعدالة · ومعنى هذا شبكة من « العواصم الاقليمية » الطبيعية من حجم كبير معقول لتكون القواعد الحضارية لاقاليم الدولة المختلفة · وستكون العاصمة القومية بالطبع أكبر حجما · ولكن الذى حدث غالبا أن متروبوليتانية العاصمة القومية ، بتحويل كل الأقاليم الى ضاحية لها وتركيز كل مكاسبها فيها ، سلبت هذه العواصم الاقليمية امكانيات النمو وحطت دورها الى مرتبة ضئيلة · وقد كان كثير من هذه المدن الاقليمية عواصم قديمة لمقاطعاتها

المستقلة قبل التوحيد ، وجاءت الوحدة كتنزيل لمرتبتها demotion كما حدث في ألمانيا مثلا ٠

وقد أدى ربط الاقاليم بعجلة العاصمة المركزية وتحويلها الى « تروس » اقتصادية لها الى أن هذه الأقاليم فقدت امكانيات اعالة مدينة اقليمية كبيرة ، كما أن هذه المدن الاقليمية فقدت كثيرا من حاجة اقليمها اليها ، كما فقدت هى بدورها القدرة على تقديم هذه الخدمات ، فحرم الاقليم من رأس كبير مفكر ومعبر عن شخصيته ومشاكله وحاجاته ، بعد أن تحول هذا الرأس الى تابع يستمد وحيه وتوجيهه وأفكاره من العاصمة المركزية ٠ وهكذا وقع الاقليم والمدينة الاقليمية معا فى حلقة مفرغة : فلا المدينة قادرة على رفع مستوى الاقليم لضعفها وعجزها المادى وذبولها الحضارى ، ولا الاقليم هو قادر على تقوية مدينته وبعثها نظرا لأن فائضه وطاقاته المادية والبشرية تمتصها العاصمة المركزية الطاغية ، وبذلك يصبح تضخم العاصمة hypertrophy هو ضمور المدن الاقليمية atrophy .

وفى هذا الاطار اللااقليمى يشكل تركيب مدن الدولة نمطا مختلا معوجا يتألف من حجر ضخم أو اكثر monolith تكاد تسحق تحتها عددا كبيرا من الأعمدة الصغرى المتهالكة . من «تراب المدن poussière de villes» وقد تشبه الصورة أيضا جسما ضئيلا لقزم ينوء بحمل رأس متضخم ٠ وقد يختل التناسب فى حالات لدرجة تصبح معها « العاصمة هى الدولة » أو يكاد ، وتلك وصمة وطنية في الحقيقة ٠ ودائما يكون مجتمع المدن فى الدولة أبعد ما يكون فى تركيبه عن الشكل الهرمى المدرج المتزن الناضج ، بل يصبح مفلطح القاعدة جدا ، حاد القمة جدا ، مختنقا فى خاصرته ووسطه اختناقا شديدا ٠ بمعنى آخر تعدم الدولة « الطبقة الوسطى » من المدن ، فلا تملك الا مدينة أو اثنتين طاغيتين فى ناحية ، وفى ناحية أخرى

بضع عشرات أو مئات من المدن القزمية · « والطبقة الوسطى » فى مجتمع المدن ــ كما فى مجتمع الأفراد ؟ ــ هى العمود الفقرى للحياة الأقليمية المتزنة الرصينة · ويلاحظ أن شدة التركز وعنف التضخم فى مدينة أو اثنتين فى بعض الدول قد يدل على فقر الدولة حضاريا وتخلفها وعدم قدرتها على تنمية عدد معقول من الأحجام المعقولة ، ومثل هذا الوضع واضح الى حد كبير فى مصر ·

٢ ــ التنمية الاقليمية · والحل الاقليمى الوحيد لهذا الوضع هو بعث المدن الأقليمية وتنميتها · وهذا ، بافتراض ثبات الطاقة المدنية العامة للدولة ، لا يمكن أن يتم الا على حساب المدن المتروبوليتانية المتورمة ، أو على الأقل فى بعض الحالات بتثبيت أحجامها ومنعها من المزيد من النمو · وقد اضطر تقريبا كل من تعرض لدراسة هذه المشكلة الى النص على هذه الضرورة ، أى لا مفر من اعادة توزيع الأثقال المدنية فى الدولة بالتخطيط الاقليمى الرشيد · واذا كانت اعادة توزيع السكان redistribution مبدأ أساسيا فى التخطيط ، فان اعادة توزيع أحجام وأجرام المدن جزء أساسى من هذا المبدأ · وهو مبدأ تكتسب به الحكومة ــ كمخطط الوطن ــ دور جغرافى الدولة الرسمى الذى يرسم لها خريطتها البشرية والعمرانية ويصحح تفاصيلها · ويعنى هذا الدور وضع « سقف » لحجم العاصمة أو المدن المتروبوليتانية من ناحية ، « وأرضية » لحجم المدن والعواصم الاقليمية من الناحية الأخرى · وفى أغلب الحالات يعنى هذا عملية « تصفية liquidation » لحجم العاصمة المرضى ، وغيرها من المدن المتضخمة مما يوصف « بالكبرى » · ... Greater ، مثل Greater Birmingham Greater Manchester ··· فى بريطانيا ·

ولكن يجب أن يكون واضحا أن عملية التصفية هذه لا يتصن بها

تفتيت pulverisation الميجالوبوليس أو كبت حيــاة المــدن واذابتهــا disurbanisation ، deurbanisation ، وانمــا يقصــد بهــا اعــادة تشــكيلها reurbanisation . وهى لا يقصـــد بهـــا كـــذلك التبعثر واللامركـزية decentralisation وان كانت هـــذه هى الكلمــة المستعمــلة عادة فى هذا المجال ، ولكن المقصود هو تدريج المركزية subcentralisation على مقياس متراتب معقول فالعمــلية المطلوبة اعــادة توزيع ، أو كمــا يعبر ممفورد : توقيــع وظيفى « functional spotting » . وهى بناء لاهدم ، ومن شأنها أن تخــلق منفعة وقيمــة جــديدة « place utility » للأحجــام المنقولة بعــد أن كانت أجهزة معتــلة فاسدة فى مواقعهــا القديمة . وبطبيعــة الحال لا ينتظر أن تقــابل المــدن المتضخمة مشروع التخلخل بالقبول ، فكل مجلس بلدى مصاب بجنون الضــخامة ولا ينتظــر منــه أن يشرع لتخفيض بضعة مئات من الآلاف من سكانه . ومثــل هذا القرار لا يمكن الا أن يأتى من السلطة العليا ، من الدولة .

ولنذكر بعــد هذا أن الفنون والتكنولوجيا الحــديثة كالسيارة والكهربا ووسائل المواصلات اللامكانية قد قللت الحاجة الى التجمــع والتركز ، وأنها جعلت كل مكان فى الاقليم مركزا ممكنا لنشاط ما ، وأنهــا أيضا تمكن للتبعثر واللامركزية . والواقع أن التركز العنيف هو خاصــية باليوتكنية أصبحت قديمة ، وأن الفن النيوتكنى الحديث يدعو بطبيعته الى ، ويمــكن ، لنمط جــديد من المدنية الصحية المتكافئة التوزيع ، نمط يســميه ممفــورد المدنيــة البيوتكنية biotechnic urbanism .

فالذى حدث فى المدن والعاصمة المتضخمة انها بمركزيتها المتطرفة انمــا نقلت السكان من مدن عضوية صحية متزنة فى الاقاليم ، ليتحولوا فيهــا اما الى ضواحى « الوست انــد » suburbia أو الى عشش « الايست اند » .

وعشش العاصمة هى دليل فقر وافلاس الحياة الاقليمية ۰ بينما ضواحيها دليل فشل حياتها هى كمدينة ۰ فالمدينة الضخمة تلخص كل مساوىء تطرف الحجم والاتساع : فنمو الضواحى بأشكاله المختلفة من شريطى ribbon development ، أو مفتوح open ، أو مبعثر ، كله يأكل الأرض الزراعية ويبددها ، ويمزق ويجدب الحياة الاجتماعية لسكانها ، ويبدد الوقت والجهد والدخل فى الانتقال اليومى الى العمل ، كما يفاقم مشكلة النقل داخل المدينة ، هذا عدا غلاء المعيشة وتضخم الأثمان والايجارات والضرائب والتعرض للتلوث ولاخطار الحرب الجوية مما يهدد سلامة الدولة ككل ۰

والحل هو أن « تخلخل » هذه الجسم المتورم بطريقين : أولا أما بنقل الفائض الى مدن توابع satellites منفصلة عن المدينة العظمى انفصالا كافيا ، وبهذا تحل مدن الحدائق garden city السليمة محل ضواحى الحدائق garden suburb الضارة (أى subcentralisation لا (suburbanisation ۰ وبذلك تتحول المدينة العظمى من وحيدة النواة mono-nucleated الى عديدة النوايا ـ apoly وتصبح أقرب الى نوع المدينة ـ الاقليم regional city منها الى المدينة ـ النقطة ۰ أما الطريق الثانى فهو بنقل الفائض الى مدن الاقاليم ، وربما كان هذا هو الأفضل لأنه الحل الاقليمى الحقيقى ، ولو أنه أكثر صعوبة ۰ على أن المهم أن الهدف هو :

«... our biggest cities must in the future be country towns.»

٣ ـ أقطاب التنمية ۰ وهنا يجب أن يكون واضحا أن هذا النقل لن يكون الى مدن جديدة تنشأ خاصة لهذا الغرض ، بل يجب أن ينصرف الاهتمام أولا الى المدن القائمة فعلا حتى ولو كانت صغيرة لأنها تمثل

رأسمال وبيئة جاهزة ، بينما المدينة الجديدة تظل « خاما » وناقصة فى وظائفها ومرافقها مدة طويلة قبل أن تنضج ، فالمدن القائمة ـ باتفاق جميع المخططين ـ اقتصادية أكثر من المدن الجديدة كنواة للتنمية الاقليمية · وبطبيعة الحال لن تنتخب من المدن الاقليمية الصغيرة لهذا الغرض الا من تتوافر فيها شروط الموقع الجيد أولا والامكانيات المادية ثانيا ·

وليس المقصود من بعث وتنمية المدن الاقليمية أن نحقق لها أحجاما متواضعة فى النهاية ، بل لابد لكل اقليم من قاعدة حضارية فعالة لا تتحقق الا بحجم معقول مثل ٢٠٠ ألف أو نحو ذلك · فليس القصد من خلخلة المدن العملاقة أن نملأ صفحة الأقاليم ببحر من « تراب المدن » ، فان هذا أسوأ من التضخم المتروبوليتانى ولا يجعل الاقاليم أكثر من مجتمع ريفى عتيق folk-society · ولقد وجد أن هناك فى الدول الناضجة حضاريا واقتصاديا مدينة مائة ألفية لكل ½١ مليون نسمة من السكان ، أى أن نحو مليون نسمة مطلوبة لتعول مدينة مائة ألفية · وهنا نذكر أن منطقة كالصعيد سكانها (١٩٤٧) نحو ٨ مليون ولم تكن تملك الا مدينة مائة ألفية واحدة هى أسيوط (!) ·

وسواء ستتم اعادة التوزيع المدنى فى الدولة محليا أو اقليميا ، فان وسائل تحقيقها يجب أن تكون بطرق غير مباشرة أكثر منها مباشرة · فمثلا اقترح البعض علاجا للهجرة المتدفقة على المدن المتضخمة منع الهجرة أو تحديدها بالقانون · ولكن هذا تدخل فى حرية فردية أولية هى حرية الحركة freedom of mobility ، وهى تنكر على كثير من المواطنين مبدأ تكافؤ الفرص · وربما يكون هذا مفهوما اذا وفرت الامكانيات والفرص المرضية فى منطقتهم أو مدينتهم المحلية · أما الحل السليم ففى ضبط تلك العوامل والضوابط التى تجذب اليها السكان ، وهنا يمكن أن نميز بين

ثلاثة من هذه العوامل : الصناعة ، الادارة ، والملكية ٠

(أ) الصناعة ٠ ففى كثير من الدول ـ الصناعية غالبا ـ تعتبر الصناعة مغنطيس السكان والهجرة ، فهنا ينبغى على التخطيط الاقليمى أن يمنع أو يحدد انشاء المصانع أو الصناعات والمؤسسات الجديدة فى المدينة المتخمة ويعلنها « مدينة مغلقة closed city » فى هذا الصدد ، بينما يقدم من الناحية الأخرى التسهيلات الكافية لها فى المدن المحرومة التى يريد أن يوجه النمو اليها ، مثلا بانشاء الطرق والخطوط الحديدية اللازمة أو بتقديم أراضى البناء الرخيصة أو مستعمرات المدن الصناعية trading estates أو توفير الكهرباء والمياه ٠٠٠ الخ ٠ ومن الثابت أن كثيرا من الصناعات كالاستهلاكية والخفيفة يمكن نقله وتوقيعه بحرية تامة ودون أى خطر اقتصادى ٠

(ب) الادارة ٠ وفى حالات أخرى ، فى الدول الناشئة والمتخلفة خاصة ، يلعب العامل الادارى دورا حاسما فى توقيع المدينة ٠ فوجود جسم ضخم من الموظفين أصحاب الدخول المرتفعة يجذب حوله الخدمات والمرافق والحرف الاخرى ثم أخيرا الصناعة حين تظهر ٠ وتركز كل هذه المجالات فى العاصمة وانعدامها فى الاقاليم يجذب اليها كل الشبان الطامحين حيث يتعلمون فيها ثم لا يغادرونها ، فتخسرهم أقاليمهم وهى فى حاجة ماسة الى مواهبهم وخبراتهم ، بينما المكان الطبيعى للممتاز والنابه هو بين أهله وأقليمه ٠ وغالبا ما يعمل نظامنا التعليمى فى نفس الاتجاه ٠ فهنا ينبغى أن تكون اعادة التوزيع أسهل ، بأن تعيد الدولة توزيع موظفيها الجهاز الادارى والتنفيذى ومرافقها ومؤسساتها بما فيها التعليمية كالمدارس العليا والجامعات وكذلك أصحاب المهن الحرة المرتبطة ـ أى باللامركزية الادارية ٠ ويمكن دائما فى هذا السبيل منح امتيازات وتسهيلات

مادية للقطاعات المنقولة كتعويض عن الصعوبات الحضارية التى تعـانى منها المدن الاقليمية المهملة ٠

هذا ويجب أن نذكر أن اعادة توزيع العمال والطبقات الفقيرة وحـدها لا يمكن أن تخلق مدنا اقليمية فعالة ، بل ان هؤلاء عـادة لا يسكنون مدينة الا اعتمادا على طبقاتها الغنيـة التى تسـتطيع أن تحـول المدينـة ومرافقهـا وعوائدها ٠٠٠ الخ ٠ لهذا لابد أساسا من اعـادة توزيع الطبقـات الوسطى والغنية ولابد أن تبدأ عملية اللامركزية منهم ومن الموظفين والمهن الحـرة ٠

(جـ) الملكية ٠ وفى حالات أخـرى يكون لنظـام الملكية تاثير مبـاشر على تركيب المدينة وتوقيعها وذلك فى المجتمعـات الرجعية الاقطاعية ٠ فالاقطـاع الزراعى يدعو الى الملكية الغيابية ، وهذه تؤدى الى ذبـول المـدن الاقليميـة بانتقال كبار الملاك الى سكنى العاصمة المترفة وهجرة مكاسب وعـائد الأقاليم سنويا من الأقاليم الى العاصمة ٠ فكما تختفى الطبقة الوسطى من هـذا المجتمع ، تختفى الطبقة الوسطى من تركيب المدن ٠ وتحـديد الملكية واعـادة توزيعها مع تحول المجتمع من اقطاعى الى اشتراكى والدولة الى دولة خدمات، من شأنه أن يصفى هذا الوضع ويجعل الملاك تتبع الأرض ، وليس الارض الملاك، مما يعيد الحياة الى حيث تنتمى وحيث ينبغى لها فى المدن الاقليمية ٠ ورفـع امكانيات الريف هكذا ضرورة شرطية للامركزية المدنية الفعالة :

«Decentralisation of urban areas demands an increased capacity of the rural settlement.»

هذا وتنطبق حالة عامل الملكية وسابقتها الادارية على مصر الى حـد بعيـد ٠

المراجـع

١ ـ ابن اياس ٠ تـاريخ مصر المشـهور ببدائع الزهـور فى وقـائع الدهور ٠ بولاق ٠ ١٣١١ هـ ٠ جـ ١ ٠

٢ ـ أحمد توفيق المدنى ٠ هـذه هى الجزائر ٠ القـاهرة ٠ ١٩٥٦ ٠

٣ ـ السيوطى ٠ حسن المحاضرة فى أخبـار مصر والقاهرة ٠ المطبعة الشرفية ٠

٤ ـ الفيروز أبادى ٠ القاموس المحيط ٠

٥ ـ المقريزى ٠ المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار ٠ جـ ١ ٠

٦ ـ بسام كرد على ٠ شاكر مصطفى ٠ أنور الرفاعى ٠ جغـرافية البلاد العربية ٠ ١٩٤٩ دمشق ٠

٧ ـ جمال حمدان ، دراسات فى العالم العربى ـ القاهرة ١٩٥٨ ٠

٨ ـ جمال حمدان ، « فى العلاقة بين السكان والتضاريس » ، مجـلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، مايو ١٩٥٧ ٠

٩ ـ جمال حمدان ٠ نمـو وتوزيع السـكان فى مصر ٠ القـاهرة ٠ ١٩٥٩ ٠

١٠ـ جمال حمدان ، المدينة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٣ ٠

١ـ جمال حمدان ، القاهرة ، مترجم ، ١٩٦٨ (المقدمة) ٠

١٢ـ جورج فاضلو حورانى ، العـرب والملاحة فى المحيط الهنـدى القاهرة ، ١٩٥٨ ٠ مترجم ٠

١٣ـ رحلة ابن بطوطه ، تحفة النظار فى غرائب الأمصـار ، القاهرة ، ١٩٢٨ ٠ جـ ١ ٠

١٤ـ رحلة ابن جبير ٠ تحقيق حسين نصار ، القاهرة ، ١٩٥٥ ٠

١٥- نجلاء عز الدين - العالم العربى ، مترجم · القاهرة ، ١٩٥٨ ·

١٦- كتاب فتوح مصر لابن عبد الحكم ·

History of Conquest of Egypt, N. Africa and Spain, New Haven, 1922.

١٧- محمد فريد وجدى · دائرة معارف القرن العشرين ، ١٩١١ · جـ ١

اختصارات

(1) A. A. A. G. : Annals of the Association of American Geographers.

(2) A. de Géog. : Annales de Géographie.

(3) Econ. Geog. : Economic Geography.

(4) Geog. : Geography.

(5) Geog. Jour. : Geographical Journal.

(6) Geog. Rev. : Geographical Review.

(7) Scot. Geog. Mag. : Scottish Geographical Magazine.

(8) Soc. Rev. : Sociological Review.

1. Abercrombie, P., Town and Country Planning, H. U. L. (Home Univ. Lib.), Lond., 1933.

2. Ashby, A.W., «Effects of Urban Growth on Countryside». Soc. Rev., Vol. XXXI, no. 4 Oct. 1939.

3. Aurousseau, M., «Arrangement of Rural Pop.» Geog. Rev., 1920.

4. ——————, «The Distribution of Pop., A Constructive Problem». Geog. Rev., Jan., 1921.

5. ——————, Geog. Study of Pop. Groups», Geog. Rev., April 1923.

6. ——————, «Location and Size of Pop. Centres,» Geog. Rev., Oct., 1941.

7. Auzelle, Robert, Technique de l'Urbanisme. Coll. Que Sais—Je ? Paris. 1953.

8. Ball, J., Egypt in the Classical Geographers, Cairo, 1942.

9. Bardet, G., L'Urbanisme, Coll. Que Sais-Je ? 1947.

10. Barrows, Harlan H., «Geog. As Hum. Ecology,» A.A.A.G, March, 1923.

11. Baulig, H., L'Amér. Sept., Géog. Univ., t.XIII, 1ère partie.

12. Beaujeu-Garnier, Jacqueline. Geog. de la Pop., 1956.

13. Bennett, E.N., Problems of Village Life, H.U.L.,

14. Bergel, Egon E., Urban Sociology, McGraw-Hill, 1955.

15. Berry, Brian J. and Garrison, W. L. «Functional Bases of the Central Place Hierarchy», Econ. Geog., Vol. 34, no. 1. April, 1958.

16. Bews, J. W., Human Ecology, Lond., 1935.

17. La Blache, Principles of Hum. Géog., trans. Lond., 1926.

18. ——————, La Personnalité Géog. de la France, preface by H. J. Fleure, 1946.

19. Blanchard, R., Asie Occidentale, t. VIII, Géog. Universelle, 1929.

20. Bonné, A., Econ. Development of the Middle East, Lond., 1954.

21. Boumphery, Geoffrey, Town and Country Tomorrow, Discussion Books, 1942.

22. Bracey, H. E., «Rural Component of Centrality Applied to Six Counties in the United Kingdom», Econ. Geog., Vol. 32, no. 1, Jan., 1956.

23. Branford, V., «Life-Doctrines in Conflict», Soc. Rev., Jan., 1923.

24. Brunhes, J. «Specific Characteristics and Complex Character of the Subject-Matter of Hum. Geog.», Scot. Geog. Mag., June. 1913.

25. ————, and Vallaux, C., Géog. de l'Histoire, 1921.

26. ————, La Géog. Hum., Paris, 1925.

27. Brush, J., «Hierarchy of Central Places in Southwestern Wisconsin», Geog. Rev., 1953.

28. Carpenter, Niles, Sociology of City Life, Longman's, 1932.

29. Chabot, G., La Détermination des Courbes isochrones en Géog. urbaine, Comptes Rendus, Congrès de Géog., Amesterdam, 1938. t. II.

30. ————, Les Villes, Paris, 1952.

31. Childe, V.G., What Happened in History, Pelican Books, 1948.

32. ————, Man Makes Himself, N. Y. 1955.

33. Christaller, W., Rapports Fonctionnels entre les Agglomerations Urbaines et les Campagnes, Comptes Rendus, Cong. Géog., Amesterdam, 1938, t. II.

34. Church, J.R., Harrison Modern Colonisation, London., 1950.

35. Clark, Colin, Conditions of Econ. Progress, London., 1940.

.،ف. ———————, «The Econ. Functions of a City in Relation to its Size», Econometrica, Vol. 13. no. 2. April 1945.

37. Clark, Harold F., Technology and Geographic Change, in : Globol Geog. ed. G. T. Renner, N.Y. 1945.

38. Clerget, M., Le Caire. Etude de Géog. Urbaine Le Caire, 1934.

39. Colby, C.C. and Foster, A., Econ. Geog., 1947.

40. Cole, D.H., Imperial Military Geog., Lond., 1937.

41. Cooley. C. H., Theory of Transportation, in Sociological Theory and Social Research, N. Y. 1930.

42. Coon, C. S., Caravan. The Story of The Middle East, N. Y., 1951.

43. Cornish, Vaughan, The Great Capitals, Lond., 1923.

44. Craig, J. I. and Hanna, Badie, «Pop. of Egypt.» Comitato Italiano per lo Studio dei Problemi della Popolazione, Rome, 1931.

45. Cressey, G., Asia's Lands and Peoples, 1951.

46. Davis, Darrell Haug, Earth and Man. N. Y. 1950.

47. Debenham, Frank, The Use of Geog., Lond., 1950.

48. Deffontaines, Pierre Géog. et Réligion, Paris 1948.

49. Demolins, Edmond, Comment la Route Crée le Type Social, Essai de Géog. Sociale, Paris.

50. Despois, J., «Kairouan» Ann. de Geog, Mars, 1930.

51. Dickinson. R. E., «Landscape and Society,» Scot. Geog. Mag., Jan., 1939.

52. ——————, «Morphology of the Medieval German Town», Geog. Rev., 1945.

53. Dickinson, Robert E., City Region and Regionalism, Lond., 1947.

54. ————, Review, in Geog. Rev., April, 1950.

55. ————, The West European City, London., 1951

56. ————, Germany, Lond., 1953.

57. ————, «Geog. of Commuting : The Netherlands and Belgium», Geog. Rev., Oct., 1957.

58. Dopp, P.H., «Le Caire Vu Par les Voyageurs Occidentaux du Moyen Age» Bull. Soc. Géog. d'Egypte. Nov., 1951.

59. East, W. G., Geog. Behind History, 1948.

60. ————, An Historical Geog. of Europe, Lond., 1950.

61. ————, Mediterranean Problems.

62. El-Gritly, A. A., Structure of Modern Industry in Egypt, L'Egypte Contemporaine, Cairo, 1948.

63. Encyclopaedia of Islam, Vol. 1, Part., 1.

64. Ericksen, E. Gordon, Urban Behavior, N. Y. 1954.

65. Escritt, L. B., Regional Planning, Lond. 1943.

66. Fagg, C. C. and Hutchings, G. E., Intro to Regional Surveying, Cambridge, 1930.

67. Fairgrieve, J., «Content of Historical Geog. A. Discussion». Geog., Spring 1921.

68. ————, Geog. and World Power, Lond. 1941.

69. ————, Geography in School, Lond., 1949.

70. Fawcett, C. B., «The Position of Some Capital Cities», Geog. Teacher, 1917-8.

71. Fawcett, C. B., Provinces of England, London., 1919.

72. ————, «Whither P p. ?» Geog., March, 1937.

73. Finch, V. C., Trewartha, G. T., Robinson, A. H. and Hammond, E.H., Elements of Geog., 1957.

74. Fisher, W. B., Middle East, Lond., 1950.

75. Fitzgerald, W., «Geog. and its Components,» Geog. Jour May-June, 1946.

76. ———————, The New Europe, Lond, 1946.

77. ———————, Africa, Lond., 1955.

78. Fleure, H. J., «Regions in Hum. Geog.» Geog. Teacher, 1917-8.

79. ———————, «Geog. and the Scientific Movement,» Geog., March., 1937.

80. Forde, D., Habitat. Econ. and Soc., Lond., 1948.

81. Fromont, P., Démographie Economique, Paris, 1947.

82. Garnett, Alice, «Capitals of Morocco,» Scot. Geog. Mag., Jan., 1928.

83. Geddes, P., Cities in Evolution, Lond., 1915.

84. Geddes, P. and Branford, V., «Rural and Urban Thought,» Soc. Rev. Jan. 1929.

85. «Geographers and Town Planning,» Geog. Teacher, 1917-8.

86. George, Hereford B., Relations of Geog. and Hist., Oxon, 1910.

87. George, Pierre, Geog. Industrielle du Monde, Coll. Que Sais-Je ? 1949.

88. ———————, La Ville. Le Fait Urbain à travers le Monde Paris. 1952.

89. Gilbert, E. W., «Practical Regionalism in England and Wales» Geog. Jour., July, 1939.

90. ————, «Growth of Inland and Seaside Health Resorts in England,» Scot. Geog. Mag., 1939.

91. ————, and Steel, R. W., «Social Geog. and Its Place in England,» Scot. Geog. Mag., 1939.

92. ————, «Industrialisation of Oxford». Geog. Jour., 1947.

93. Gilbert, «Growth of Brighton,» Geog. Jour., Vol. CXIV, 1949.

94. ————, Geog. and Regionalism. in Taylor's Geog. in 20th. C., Lond. 1949.

95. Gist, N. P. and Halbert, L.A., Urban Society, N. Y. 1956.

96. Gottmann, J. «Regional Planning in France : A Review», Geog., Rev., April 1958.

97. Gutkind, E. A., Creative Demobilisation, London., 1943.

98. Hamdan, G., Pop. of Nile Mid-Delta, Past and Present, Ph.D. Thesis, Reading Univ., 1953, (typescript).

99. ————, Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959.

100. ————, «Some Aspects, of the Urban Geog. of the Khartoum Complex.» Bull. Soc. Geog. d'Egypte, 1959.

101. ————, «Growth and Functional Structure of Khartoum» Geog. Rev., Jan., 1960.

102. ————, «Capitals of the New Africa», Econ. Geog., 1963.

103. ————, «Sizes of African Capitals», Bull, Soc. Géog. d'Egypte, 1963.

104. Harris, Chauncy D., «A Functional Classification of Cities

in the United States,» Geog. Rev., Jan., 1934.

105. Hartshorne, Richard, The Nature of Geography A.A.A.G., Lancaster, 1939.

106. Hitti, Ph. K., The Arabs, Lond., 1948.

107. Hogben, S. J., Muhamadan Emirates of Nigeria, Lond., 1930.

108. Houston, J. M., A Social Geog. of Europe, Lond. 1953.

109. Howe, G, Melvyn, Geog. in the Soviet Universities, Geog. Jour, March, 1958.

110. Huggins, K.H., «Landscape and Landschaft,» Geog., 1936.

111. Huntington, E., Climate and Civilisation, New Haven.

112. ————, Palestine and Its Transformation, 1911.

113. Huntington, E. and Williams, F., Business Geog., N. Y., 1926

114. ————, Williams and Valkenburg, Econ. and Soc. Geography.

115. ————, A.A.A.G., Vol., XXII, 1932.

116. ————, Mainsprings of Civilisation, N. Y., 1945.

117. Jackson, J. N., «The Place of Geog. in Town and Country Planning,» Geog. Jan., 1958.

118. James, Preston, «Terminology of Regional Description,» A.A.A.G., Vol. 24, 1934.

119. Jefferson, M., «Distribution of World's City Folks, A Study in Comparative Civilisation» Geog. Rev., July 1931.

120. ————, «Law of the Primate City,» Geog. Rev., April 1939.

121. ———————, «Great Cities of the United States. 1940»- Geog. Rev. July, 1941.

122. Jonasson, Olof, «Agric. Regions of Europe,» Econ. Geog, 1925.

123. Jones, J.H., «Industry and Planning,» in Gutkind's Creative Demob Vol. II.

124. Jones, R., and Bryan, P. W., N. America, Lond.

125. Keane, A. H., Africa, Lond., 1895, Vol. II.

126. ———————, Central and South America, Lond.,

127. Kimble, G. H., T., The Inadequacy of the Regional Concept,. in Lond. Essays in Geog., ed., Stamp and Wooldridge, Lond., 1951.

128. Klein, J., La Tunisie, Coll. Que Sais-Je ?, 1939.

129. Klimm, Lester E., Otis Starkey and Norman Hall, Introductory Econ. Geog. N. Y., 1940.

130. Kolb, J. H. and Brunner L., A. Study of Rural Society, Madison, 1940.

131. Lambert, Audrey M., «Millionaire Cities, 1955», Econ., Geog.,. Oct. 1956.

132. Landry, Adolphe, Traité de Démographie, Paris, 1949.

133. Lavedan, P., Géog. des Villes, Paris, 1936.

134. Le Lannou, Maurice, La Géog. Humaine, Paris, 1949.

135. Leighley, John B., «Some Comments on Contemporary Geographic Method.» A.A.A.G., Sept. 1937.

136. Linton, David L., «Geog. and the Social Revolution», Geog.,. Jan. 1957.

137. Losch, August, Economics of Location. A Pioneer Book in the Relations Between Economic Goods and Geography. Trans., N. Haven 1954.

138. Lowenthal, D., «The West Indies Chooses a Capital,» Geog. Rev., July 1958.

139. Mackaye, Benton, «End or Peak of Civilization?», The Survey, Vol. LXVIII, no. 13, 1932.

140. Martonne, Emm. de, A Shorter Physical Geog., Trans. Lond., 1948.

141. Markham, S.F., Climate and the Energy of Nations, 1947.

142. McCarty, H.H., «A Functional Analysis of Pop, Distribution» Geog. Rev., 1942.

143. McCullam, Ian, Physical Planning, Lond.

144. McKenzie, R. D., The Metropolitan Community, N. Y., 1933.

145. Memoirs of Baron de Tott, trans., Lond., 1786. Vol. 2.

146. Mitchell, J.B., Historical Geog., Lond., 1954.

147. Mogey, J., Stddy of Geog., H. U. L., 1950.

148. Monkhouse and Wilkinson, Maps and Diagrams, Lond., 1950.

149. Moore, W. G., The World's Wealth, Pelican Books, 1947.

150. Morgan, F. W., «Three Aspects of Regional Consciousness». Soc. Rev., Jan. 1939.

151. Morgan, F. W., Ports and Harbours., Lond., 1952.

152. Mosséri, V., «Le Sebakh des Koms, ou Sebakh Koufri» Bull, Inst. d'Egypte. t. III. 1920—1.

153. Mumford, Lewis, «Regionalism and Irregionalism,» Soc. Rev., Oct. 1927.

154. ——————, «Theory and Practice of Regionalism.» Soc. Rev., April 1928.

155. ————, Condition of Man, Lond., 1944.

156. ————, Culture of Cities, Lond., 1946.

157. ————, City Development, Lond., 1946.

158. Murray, Margaret, A., The Splendor That Was Egypt, N.Y., 1949.

159. Myrdal, Gunnar, Industrialisation and Pop., in Econ. Essays in Honour of Gustav Cässel, Lond. 1933.

160. Odum, H. W., Promise of Regionalism, in Regionalism in America, ed., M. Jensen, Madison, 1951.

161. Ogburn, W. F. and Nimkoff, M. F., Handbook of Sociology, Lond. 1953.

162. Peake, H. and Fleure, H. J., The Horse and the Sword, Corridors of Time, Vol. X, 1933.

163. Petrie, W. M. Flinders, Social Life in Ancient Egypt, Lond., 1923.

164. Quayle, Thomas, «Geog. and Language». Geog. Teacher, 1917—8.

165. Ratzel, F., «Die Geographisch Lage der Grossen Stadte», Kleine Schritten, II. Munich, 1906.

166. Renner, George and White, Langdon. Geography : An Introduction to Hum. Ecology, 1936.

167. Rewienska, Wanda, La Densité Urbaine en Pologne, Cong. Geog., Varsovie, 1934. t. III.

168. Ripley, W. Z., Races of Europe, 1899.

169. R.L.H., «New Capitals of Asia» Geog. Rev. July 1958.

170.- Rose, John K., Geog. in the Federal Government, Wahington, in Taylor's Geog. in 20th. C.

171. Rostaing, Ch., Les Noms de Lieux, Coll. Que Sais-Je ? Paris, 1945.

172. Rostovtzeff, M., Caravan Cities, Oxford, 1932.

173. Roxby, P.M., «Scope and Aims of Hum. Geog.» Scot. Geog. Mag., 46, 1930.

174. Rudmose-Brown, R. N., Principles of Economic Geog., Lond., 1946.

175. Savary, M., Letters Sur L'Egypte, Paris, 1786.

176. Sauer, Carl O., Morphology of Landscape. Berkeley, 1938.

177. Scott Report, in Country and Town, A Penguin Special 1943.

178. Semple, E. C. Influences of Geog. Environment, 1911.

179. Sharp, Th., Town Planning, Pelican, 1942.

180. Singer, H. W., «The Courbes des Pop. A Parallel to Pareto's Law» Economic Journal, Vol. XLVI, no. 182, June, 1936.

181. Smailes, A. E., Ill-Balanced Communities in E. A. Gutkind's Creative Demobilisation, Lond., 1943. Vol. II.

182. ————, Redistribution of Settlement, in Gutkind.

183. ————, «Urban Hierarchy in England and Wales,» Geog., 1949.

184. ————, Geog. of Towns, Lond., 1953.

185. Smith, T. Lynn, Sociology of Rural Life, N. Y. 1947.

186. Sombart, W., Der Moderne Kapitalismus, 3rd ed. Munich and Leipzig, Vol. I.

187. Sorokin P., Contemporary Sociological Theories, 1928.

188. ————, Society, Culture and Personality, N. Y. 1947.

189. Sorre, Max., Les Fondements de la Geog. Humaine Paris, 1952.

190. Spate, O. H. K., «Factors in the Development of Capital Cities», Geog. Rev., Vol. 42

191. ————, «The End of an Old Song ? The Determinism-Possibilism Problem» Geog. Rev. 1958.

192. Spengler, Oswald, Der Untergang des Abendslandes, Munich, 1921, Vol. II.

193. Stamp, L. Dudley, Asia, Intermediate Geog., Lond.

194. ————, Applied Geog., in Lond., Essays in Geog ed. Stamp and Wooldridge.

195. Stewart, C.T., «Size and Spacing of Cities» Geog. Rev. April, 1958.

196. Tatham, G., Geog. in The Ninteenth Century, in Taylor's Geog. in 20th. C.

197. Taylor, Griffith, Our Evolving Civilisation, Toronto, 1947.

198. ————, Urban Geography, Lond., 1949.

199. Thomas, Lewis F., The City in War and Peace, in Renner's Global Geog., N. Y. 1945.

200. Toschi, Umberto, «Vatican City State,» Geog. Rev. 1931.

201. Tricart, J., Cours de Geog. Hum., Fasc. II, Habitat Urbain Paris 1958.

202. Tulippe, O., Considerations sur la Géog. du Peuplement. Liége, 1932.

203. Tuthill, Richard, L., Soviet Russia-An Example of Contiguous Land Expansion, in G. T. Renner's Global Geography, N.Y. 1945.

204. Tweedy, Owen, in Middle East, Roy. Inst. Intern. Aff., Lond., 1950.

205. Ullman, E., «A Theory of Location of Cities» Amer Jour. Sociology, 1941.

206. Unstead. J.F., Europe of To-day. Lond., 1927.

207. Uthwatt Report. in Country and Town. A Penguin Special, 1943.

208. Valkenburg, S. V., Rise and Decline of German Lebensraum, in Weigert's New Compass of the World, N.Y., 1949.

209. Vallaux, Camille, Geog. Sociale. La Mer. 1908.

210. —————, Géog. Sociale. Le Sol et l'Etat, Paris, 1911.

211. Van Cleef, Eugene, «The Urban Profile,» A.A.A.G., Dec. 1932.

212. —————, «Hinterland and Umland,» Geog. Rev., April, 1941.

213. Walek-Czernecki, T., La Population de L'Egypte ancienne, Congrés Inter de la Pop., Paris, 1937, Livre II.

214. Watson, James Wreferd, The Sociological Aspects of Geog., in Taylor's Geography in the Twentieth Century. Lond., 1951.

215. Ways and Means of Rebuilding. Report of Lond. Conference of Town and Country Planning Assoc., 1943.

216. Weaver. J. C., «Silver Peak and Blair.» Econ. Geog., Jan., 1936.

217. Weigend. Guido. «Some Elements in the Study of Port Geog.,» Geog. Rev., April 1958.

218. Wells. H. G. Work, Wealth and Happiness of Mankind. Lond. 1932.

219. Whittlesey. D., The Earth and State. 1944.

220. Willatts. E. C., Some Principles of Land-Use Planning. in Lond. Essays in Geog.

221. Williams, G., Econs. of Every-day Life. Penguin Books, 1950.

222. Winid, W. Scope of Urban Geog., Comptes Resdus, Cong. Intern. Géog. Varsovie, 1934, t. III.

223. Wirth, Louis, Limitations of Regionalism, in Regionalism in America, ed., Merrill.

224. Wood, H. T., Africa in Ancient Times, in Lond. Essays.

225. Wooldridge, S. W., «Town and Rural Planning», Geog., June, 1938.

226. ——————, and East, W. G., Spirit and Purpose of Geog. Lond., 1950.

227. Woolley, L., Dead Towns and Living Men, Lond. 1920.

228. Wright. J. K., «Certain Changes in Pop. Distribution in the United States», Geog. Rev., July. 1941.

229. Zelinsky. Wilbur, Review of Pierre George, Econ. Geog., April 1956.

230. Zeuner, F. E., Dating the Past. A Study in Geochronology, Lond., 1950.

231. Zon. Raphael, «Forests and Hum. Progress», Geog. Rev. Sept. 1920.

232. L. Dudley Stamp, Applied Geog., Pelican, 1960.

233. G. P. Wibberley, Agriculture and Urban Growth, Lond., 1959.

234. International Urban Research, The World's Metropolitan Areas, Berkeley, 1950.

235. Jack Gibbs, Urban Research Methods, N.Y., 1961.

236. S. Gregory, Statistical Methods and the Geographer, Lond., 1963.

237. C.H. Kraeling, R. Adams, City Invincible, Chicago, 1960.

238. Ph. Wagner, Marvin Mikesell, Readings in Cultural Geog. Chicago, 1962.

239. H. Mayer, C. Kohn, Readings in Urban Geography, Chicago, 1959.

240. Brian Berry et al., Essays on Geography and Economic Development, Chicago, 1960.

241. J. Albertini et al., Aménagement Régional et Démocratic Economique, Paris, 1960.

242. O.D. Duncan et al., Metropolis and Region, Baltimore, 1960.

243. Pierre George, Précis de Géog. Urbaine, Paris, 1961.

244. Pierre George, Questions de Géog. de la Population, Paris, 1959.

245. Pierre George, Etude Sur les Migrations de Population, Paris, 1959.

246. T. W. Freeman, Geography and Planning, Lond., 1958.

247. Pierre Lavedan, Histoire de l'Urbanisme, Paris, 1926—52 (4 vols.)

248. Michel Philippinneau, Géographie et Action, Paris, 1960.

249. W. M. Robson, Great Cities of the World, Lond., 1955.

250. Griffith Taylor, Urban Geography, Lond., 1951.

251. Jean Gottmann, Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States, N.Y., 1961.

252. G. Sjoberg, The Preindustrial City : Past and Present, Glencoe, 1960.

253. Adna Weber, The Growth of Cities in the Nineteenth Century, N. Y., 1899.

254. E. A. Gutkind, Urban Development in Central Europe, N.Y., 1964.

255. Walter Isard, E. Schooler, Th. Vietorisz, Industrial Complex Analysis and Regional Development, N. Y., 1959.

256. Walter Isard, Location and Space-Economy,

257. ————————, et al., Methods of Regional Analysis : An Introduction to Regional Science, N.Y., 1960.

258. Roberto Bachi, Statistical Analysis of Geographical Series, Jerusalem, 1957.

259. Otis D. Duncan, Ray P. Cuzzort, Beverly Duncan, Statistical Geography : , Problems in Analysing Areal Data, Glencoe, 1961.

260. E. Higbee, The Squeeze : Cities Without Space, N Y., 1960.

261. Horwood, R. Boyce, et al., Studies of the Central Business District and Urban Freeway Development, Seattle, 1959.

262. Emrys Jones, A Social Geog. of Belfast, Lond., 1960.

263. A.C. O'Dell, Railways and Geography, Lond., 1956.

264. D.L. Linton (ed.), Sheffield and its Region, Sheffield, 1956.

265. R. H. Best, J T. Ward, The Garden Controversy, Lond., 1956.

266. A. A. Smailes, «Urban Hierarchy in England and Wales», Geog., Vol. 29, 1944.

267. ——————, «The Urban Mesh of England and Wales», Trans. Publ. Inst. Brit. Geographers, no. 11, 1946.

268. ——————, «Analysis and Delimitation of Urban Fields,» Geog. Vol. 32, 1947.

269. F. H. W. Green, «Urban Hinterlands in England and Wales :- Analysis of Bus Services», Geog. Jour., Vol. 116, 1950.

270. H. J. Fleure, «Some Types of Cities in Temperate Europé,» Geog. Rev., 1920.

271. C. B. Fawcett, «Balance of Urban and Rural Population». Geog., Vol. 15, 1929.

272. Chauncy D. Harris, «A Functional Classification of Cities in U.S.A.», Geog. Rev., Vol. 33, 1943.

273. R. E. Park, E. W. Burgess. R.D. Mckenzie, The City, 1925

274. R.D. Mackenzie The Metropolitan Community, N.Y., 1933.

275. E. A. Gutkind, Revolution of Environment, Lond., 1946.

276. G. Breeze (ed.), The City in Newly Developing Countries,. Prentice, Hall, 1968.

277. Pierre George, Introduction à l'Etude Géog. de la Population,. Paris, 1951.

278. R. E. Dickinson, City and Region, Lond., 1964.

279. H. Bartholomew Urban Land Uses, Harvard, 1932.

280. K. Liepmann, The Journey to Work, Lond., 1944.

281. Pirenne, Medieval Cities, N.Y., 1937.

رقم الايداع بدار الكتب ٣٤٦٩
الترقيم الدولى ١ ـ ٤٤ ـ ٧٢٥٩ ـ ٩٧٧



